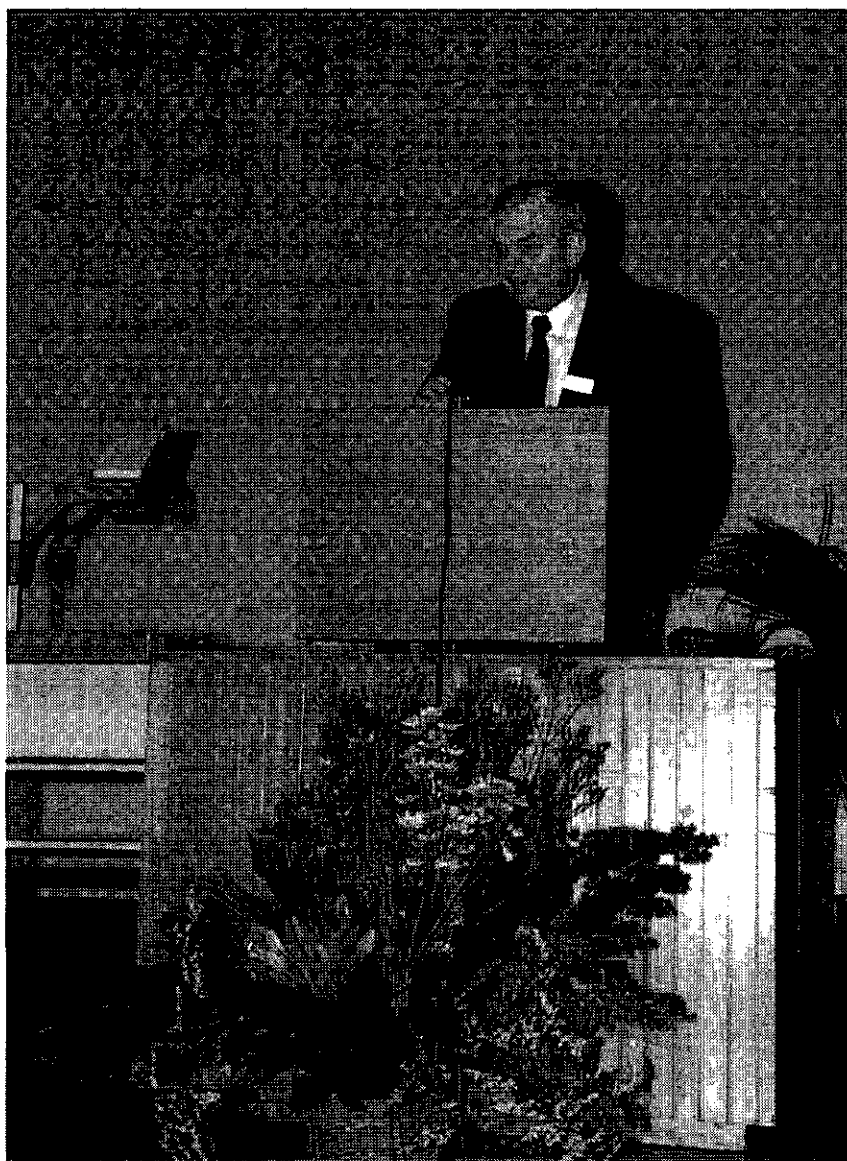

HERINNERINGSBOEK

PROF.IR. S. HENGST



aangeboden ter herinnering aan zijn
ambtsperiode bij de TU Delft

28 september 2001

september 1981

september 2001

Sjoerd Hengst

Hoewel ik dit inleidende stuk schrijf als collega van Sjoerd Hengst, zou ik het ook kunnen doen als bijna oud-leerling van Sjoerd Hengst, zoals later in dit stuk zal blijken.

Toen we ons als collega's enige maanden geleden bogen over het afscheid van Sjoerd Hengst, kwam al snel het idee naar voren om een vriendenboek samen te stellen. Echter, Sjoerd heeft zoveel vrienden en relaties dat het een onmogelijke opgave bleek om die allen te benaderen. We moesten daarom een keus maken. De meest voor de hand liggende keus was toen om zijn oud-studenten te vragen een stuk te schrijven voor het Liber Amicorum. Sjoerd is trots op zijn afstudeerders. Ze zijn ook te herkennen als je er oog voor hebt. Doorgaans robuuste kerels die tegen een stootje kunnen en van aanpakken weten. Daarop selecteerde Sjoerd. Velen hebben het al ver geschopt in het bedrijfsleven, binnen en buiten de scheepsbouw. Druk hebben ze het en schrijven gaat hen niet te makkelijk af. Daarom zijn we blij dat toch zo'n groot aantal positief heeft gereageerd op het idee, en dat we het resultaat aan Sjoerd kunnen overhandigen.

Waarschijnlijk ken ik Sjoerd Hengst al sinds 1963 toen Sjoerd als jong ingenieur betrokken was bij de bouw van Hr. Ms. Poolster op de RDM. Ik woonde op het RDM-dorp Heyplaat en mocht met een vriendje en zijn vader mee om het schip van onder tot boven te bekijken. Ik denk dat ik Sjoerd toen al een handje heb gegeven. Daarmee ben ik vast aan de TU degene die Sjoerd het langst kent. Later hoorde ik aan tafel verhalen van mijn vader waarin 'ingenieur Hengst' een rol speelde. Daarbij is het beeld blijven hangen van een man die alles durfde, op het roekeloze af, en die op handen gedragen werd door zijn mensen. Een geintje kon hij goed waarderen, eens hebben ze zijn Volkswagen (volgend Sjoerd was het een Eend) met een grote kraan op het zestig meter hoge SEDCO boorplatform geplaatst. Hij is toen maar naar huis gelopen. De volgende dag stond de wagen weer gepoetst beneden.



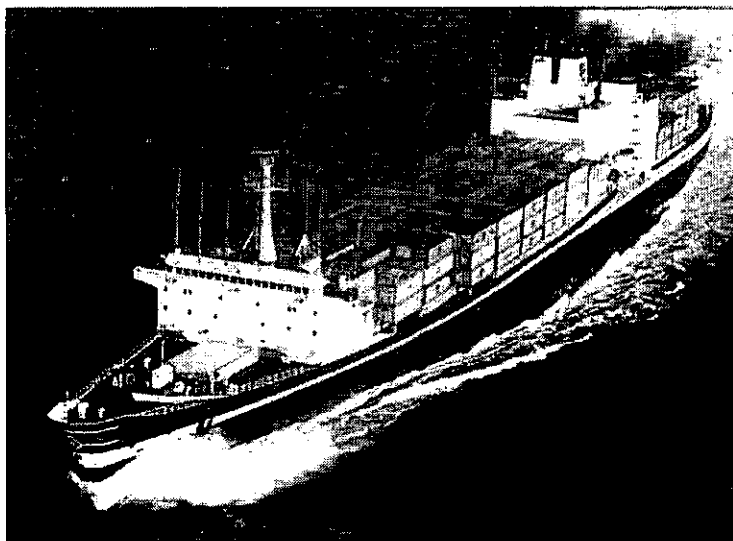
Rotterdamsche Droogdok Maatschappij met op de achtergrond de semi-submersible SEDCO 135

Dat Sjoerd als ingenieur samen met de werkmensen van dezelfde douches gebruik maakte, vonden zijn superieuren maar bedenkelijk, Sjoerd vond het heel normaal. Het maakt Sjoerd niet uit of hij met een minister praat, ze zijn voor hem gelijk. Maar Sjoerd kon ook hard en zakelijk zijn, toen zijn mensen in de overspannen arbeidsmarkt van de zeventiger jaren klaagden dat de ingeleenden meer verdienden dan zijzelf, was zijn reactie dat ze dan maar ontslag moesten nemen en als ingeleende moesten komen werken.

Later mocht ik als eerste jaars praktikant bij de RDM mijn opwachting maken bij Hengst, 'dat doet hij niet met iedere praktikant', zei de personeelsman en enigszins nerveus meldde ik mij op het hoofdkantoor. Een vergadering met projectmensen was bijna afgelopen, maar ik mocht al plaats nemen en kon de sfeer proeven. Er stond

een forse porceleinen hengst met dito mannelijk gereedschap op zijn bureau, een geschenk van een Duitse collega na een bijgelegd conflict over de Sea-Land schepen begreep ik later. De tekeningen van een groot containerschip voor Nedlloyd werden net opgevouwen, "We moeten dat schip aanbieden, we kunnen de Lloyd niet laten lopen" zei Hengst tegen zijn medewerkers. Ik vond dat een mooie en spannende situatie, die mannen met opgestroopte mouwen om de tafel met zo'n groot schip. Dat wilde ik later ook wist ik toen nog zekerder. De 18 jarige student en de 38 jarige ingenieur hadden een geanimeerd gesprek. Ik proefde een meer dan gemiddelde belangstelling bij Hengst voor het onderwijs en de situatie aan de TH. Later kruisten onze wegen zich weer toen ik in 1977 als student ging bijverdienen op de afdeling Offshore van Hengst. Altijd liepen daar wel een of twee studenten rond die ingezet werden op projecten. Een Matso avant la lettre. Het werd goed betaald en je leerde er een hoop van. Ook daar was Hengst al zoals we hem nu nog kennen. Altijd in de weer met nieuwe plannen en ook altijd bezig met het stimuleren van zijn medewerkers. Doe je stropdas om en meekomen naar .. en vul maar in, het gebeurde veelvuldig dat jonge medewerkers op deze wijze werden betrokken bij weer een nieuw project of weer een nieuw initiatief. Later, toen we als Froudebestuur lezingen organiseerden voor de keuze voor een afstudeerrichting nodigden we Hengst uit voor Werfbedrijf en Werfinrichting. Toen we een paar dagen later om een of andere reden iemand snel nodig hadden om de abiturienten een beeld te geven over de praktijk was hij niet te beroerd om ook daar voor op te komen draven. Hij deed het graag. Een paar jaar later, in 1980 geloof ik, was hij kandidaat hoogleraar en konden we via de studentenvertegenwoordiger in de sollicitatiecommissie hem aanbevelen. Op mijn vraag of hij nog een afstudeeronderwerp had, heeft hij mij in verband met de moeilijke situatie op de RDM, in contact gebracht met mijn uiteindelijke afstudeerbedrijf, zodoende droeg Sjoerd bij aan het voltooien van mijn opleiding. Veel later kwam ik Sjoerd weer tegen in de benoemingscommissie toen ik zelf hoogleraar werd. Hij heeft zich toen tot het uiterste ingespannen om een praktijkman benoemd te krijgen, wat ook gelukt is. Daarna was Sjoerd vijf jaar mijn buurman op de TU. De eerste dag zat ik aan mijn lege bureau aan de stille kale gang zonder de geur van ijzer en zonder het geluid van de werf toen Sjoerd binnen kwam en zei: 'Ik weet

precies wat je voelt jongen, ik heb dat ook meegemaakt, je laat wat achter en je weet niet waar je aan begint'. Zo was het, en ik was blij dat Sjoerd mijn buurman was die mij wegwijs kon maken in de compleet andere wereld van de TU. Sjoerd was zichzelf gebleven en had zich niet laten inpakken. Hij ging op precies dezelfde manier te werk als in het bedrijfsleven.



Miljardenorder bouw 33 knoops containerschepen,
projectleider: ir Sj. Hengst

Sjoerd droeg al op jonge leeftijd verantwoordelijkheid voor grote projecten. Ik bekeek ze als jongetje geïmponeerd van afstand. Een was de bouw van de eerste semi-submersible boorschepen, de SEDCO, een groot project dat op onconventionele wijze in elkaar is gezet. Zijn grootste project was ongetwijfeld de bouw van de snelle Sea-Land containerschepen, een miljardenproject naar huidige begrippen waar Sjoerd als engineeringmanager verantwoordelijk voor was. In het Containership Construction Centre werd samengewerkt tussen Nederlandse en Duitse werven. Bovendien moesten de plannen worden goedgekeurd door de Amerikaanse USCG, een bijna onmogelijke taak. Maar ook dat kreeg hij voor elkaar, met zijn kenmerkende lef en soms bluf en met een enorm doorzettingsvermogen. Een heel complete verzameling met KLM-huisjes herinnert aan zijn veelvuldige reizen voor dat project.

Opmerkelijk is dat Sjoerd zo lang heeft nagedacht voordat hij zijn benoeming tot hoogleraar aanvaardde. Hij voelde het dilemma tussen de verantwoordelijkheid voor zijn toenmalige bedrijf en de uitdaging van het professoraat. Later heeft hij gezegd dat deze dingen moeten groeien. Opmerkelijk dat een rationalist als hij toch pas een belangrijke beslissing neemt als het gevoel klopt, iets waar hij zelf geen invloed hebt.

Het zal geen verwondering wekken dat Sjoerd erg moest wennen aan de situatie aan de TU Delft, waar soms de touwtjes in handen zijn van mensen die in hun leven nog geen spijker in de muur hebben geslagen of die bij wijze van spreken nooit verder zijn gekomen dan de verantwoordelijkheid van een boekhouder. Sjoerd deed complexe projecten van honderden miljoenen guldens, een week later op de TU moest er vergaderd worden over tienduizend gulden of een nieuwe fax voor de afdeling. Toch heeft Sjoerd volgehouden en zijn projecten zijn groots gebleven.

Sjoerd had de gewoonte om zijn afstudeerders bij de uitreiking van het diploma kort te karakteriseren. Wij kunnen Sjoerd kenmerken naar aanleiding van de eerste letter van zijn voornaam met de termen strategie, strijd, samenwerking en sentiment.

Sjoerd is een strateeg en een schaker. 'Arie, wat zou jij ervan vinden ...', zo begon menig gesprek na werktijd, soms met een borrel, mijn kamer herbergde de drankvoorraad. Pas uren later werden de lijnen duidelijk die Sjoerd in zijn gedachten had ontwikkeld. Ook belde hij menigmaal s'avonds laat op om de strategie te bespreken die we moesten volgen in de complexe TU-wereld waar overal gevaar schuilt. Maanden kon Sjoerd bezig zijn om een bepaald traject voor te bereiden. Ministers, admiraals, parlementariers, Sjoerd kent ze en mobiliseert ze als dat nodig is. Daarmee heeft hij veel weten te bereiken voor de TU Delft en de studenten. 'Alles wat hij doet is belangrijk' verzuchtte zijn secretaresse wel eens als er weer een nieuw project werd opgestart.

Sjoerd is ook een strijder. Als Sjoerd eenmaal iets in zijn hoofd heeft, dan moet het gerealiseerd worden. Dan wil hij zijn zin krijgen. En dan gaat de beuk erin en kan hij soms genadeloos uithalen naar domme obstakels op zijn weg. Dan is het recht voor zijn raap zoals het op een Rotterdamse scheepswerf kan toegaan, waar veel verfijnde wetenschappers even aan moeten wennen.

Sjoerd is vooral een samenwerker. Wat hij ook aanpakt, het is bijna altijd samen met anderen, nooit alleen. Voorbeelden van zijn samenwerkingdrift zijn de de Offshore-cirkel van samenwerkende offshore bedrijven, de samenwerking tussen de Maritieme tijdschriften, congressen, de stichting Matso, het altijd maar weer stimuleren van excursies, de Delft Waterbike, de samenwerking tussen HTS'en en TU, altijd zoekt Sjoerd het contact en de samenwerking en met succes.

Sjoerd heeft sentiment. Niet dat hij sentimenteel is, maar steeds blijkt dat hij handelt vanuit een sterk gevoel, vanuit



PROF. IR. S. HENGST

Professor of 'Ship Production' at the faculty 'Design, Construction and Production' (department of Marine Technology) at the Delft University of Technology,
who is retiring on November 1, 2001, will give his farewell speech,
titled,

5000 YEAR OF SHIPPING

**on friday September 28, 2001
at 16.00 hrs
in the Aula, Mekelweg 5, in Delft**

The Rector Maginificus of Delft University of Technology invites you to attend this academic ceremony.

After the lecture there will be an opportunity to offer your congratulations to Professor Hengst in the foyer.

zijn emotie. Zie zijn twijfel bij het aanvaarden van het hoogleraarschap, hij kan het besluit niet nemen als het sentiment niet goed is. Maar als het zover is dan leidt zijn vurige sentiment in combinatie met zijn scherpe intellect tot een onvergelijkbaar doorzettingsvermogen, waarmee hij heel veel heeft bereikt.

Wij kunnen ons de maritieme sektor in Nederland en de afdeling Maritieme Techniek van de TU Delft niet voorstellen zonder Sjoerd Hengst. Een gezegde is, als je een vriend wilt hebben in Delft moet je een hond kopen. Gelukkig had ik Sjoerd Hengst, ik zal hem missen.

Hem kennende zal hij nog op afstand wat van zijn ideeën willen realiseren en bijdragen aan het behoud van de Maritieme Techniek aan de TU Delft.

Maar ook weten wij dat hij meer tijd met zijn vrouw en verdere familie wil doorbrengen. Wij weten hoe trots Sjoerd is, zelf enig kind en op zeer jonge leeftijd al zonder vader, op zijn kinderen en kleinkinderen. Wij hopen van harte dat hij nog vele jaren samen met zijn vrouw Catharine mag genieten van dat rijke bezit.

Arie Aalbers



Bezoek van het College van Bestuur aan de maritieme stand van de TU Delft tijdens de Europort tentoonstelling op de RAI, november 1993



Beste Sjoerd,

In het kader van jouw aanstaande emeritaat is de oud-studenten gevraagd om een bijdrage aan een herinneringsboek te leveren. Een toekomstvisie op de maritieme techniek leek mij wel op zijn plaats. Echter een toekomstvisie is niet het eerste onderwerp dat je oppakt als je al 12 jaar niet meer actief geweest bent in de maritieme techniek. Gezien de lange periode dat wij elkaar niet gesproken hebben, leek het mij gepast om een aantal persoonlijke herinneringen naar boven te halen.

Mijn herinnering gaat terug naar 1981 waar jij aantrad als hoogleraar bij de vakgroep 'Werfbedrijf en Werfinrichting'. Jouw enthousiasme voor het vak en de maritieme techniek heeft mij bijzonder aangesproken. Dit heeft mij zeker beïnvloed in mijn keuze om te kiezen voor de afstudeerrichting waar jij met verve vorm aan begon te geven. Jij stimuleerde ondernemerschap en je was een grote voorstander van binding met het bedrijfsleven. In mijn laatste twee studiejaar (wat toen nog I1 en I2 genoemd werd) bracht ik dan ook meer tijd door bij bedrijven dan op de TU Delft.

Terugdenkend vraag je je af wat voor invloed heeft Sjoerd Hengst op je leven gehad. Als je daar over nadenkt, is deze invloed best groot. Door het geven van suggesties, overbrengen van ervaring of op het spoor zetten van iets, maar vooral door de student te stimuleren het zelf te regelen en te doen.

Zo heb je me op het spoor gebracht om mijn vijfde studiejaar inclusief de ingenieursopdracht bij Verolme Estaleiros Reunidos dos Brasil in Brazilië te doen. De keuze van mijn eerste werkgever RDM werd ingeleid door een suggestie van jouw kant. Jij opperde de ideeën maar bovenal moest je het zelf regelen en doen.

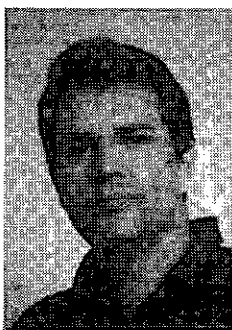
Na mijn afstuderen in augustus 1983 hebben onze wegen elkaar vijf jaar later weer gekruist. Je reageerde direct enthousiast op mijn verzoek om in het kader van mijn studie economie aan de Erasmus Universiteit mijn doctoraal-scriptie 'Flexibiliteit in de zware maritieme industrie' te begeleiden.

Een van jouw wijze lessen tijdens mijn studietijd probeer ik nog steeds toe te passen: 'Neem regelmatig afstand van de hectiek van de dag en leun achterover om alles eens goed op een rijtje te zetten en te overdenken.'

Voor jou is een nieuwe fase aangebroken maar ik ben ervan overtuigd dat je niet alleen zal achteroverleunen maar daar met verve en enthousiasme invulling aan zal geven.

Met veel plezier heb ik deze herinneringen opgeschreven. Christa en ik wensen jou en Cathérine bijzonder veel geluk en gezondheid toe in deze nieuwe levensfase.

Met vriendelijke groet,



Paul van der Kroft

Terugblik

Het was in het begin van 1982, in een periode dat prof. Hengst nog werkzaam was bij de RDM, dat ik ten behoeve van mijn vierde jaars scriptie een aantal werven bezocht. De opdracht van de scriptie was een studie te doen naar allerlei tewaterzetinrichtingen ten behoeve van de werf Maaskant in Stellendam die naar een nieuwe tewaterzetinrichting op zoek was. Mijn studiebegeleider vanuit de vakgroep was in die tijd ir. P. Stijnen die met mij de werf Maaskant een aantal keer bezocht. De scriptie leverde eigenlijk de eerste contacten op met het bedrijfsleven, als ik de diverse stages buiten beschouwing laat. De scriptie was een goede mix van theorie en praktijk en dat was wat mij erg aantrok in de vakgroep Werfinrichting en Werkbedrijf zoals de vakgroep toen nog heette. Dat deze contacten na afloop van een afgeronde scriptie nog een vuilniszak verse pons tongen opleverde is iets wat ik nooit meer vergeet. Stel je voor dat je als een student van een directeur van een kottterwerf een zak vol grootte tongen krijgt inclusief een eerste les in het schoonmaken van de vis. Mijn interesse was gewekt voor het bedrijfsleven.

De vakgroep werd in dat jaar versterkt met de komst van prof. Hengst die toen nog een gedeelte van zijn tijd bij de RDM doorbracht. Veel afstudeerstudenten waren er nog niet omdat er lange tijd geen hoogleraar was geweest, ambtelijke molens draaiden ook toen niet snel. Al snel kwam er echter leven in de brouwerij door komst van prof. Hengst. Paul van de Kroft en ik, de eerste twee afstudeerstudenten, konden beginnen met ons afstudeerwerk. Na wat gesprekken en brainstormen met prof. Hengst kwam er als vervolg op mijn scriptie een haalbaarheidsstudie naar een buitendijkse werf uit de bus. Na de zomervakantie kon ik meteen beginnen aan mijn 5e jaars cursuswerk, waarbij mijn kennis van tewaterzetinrichtingen goed van pas kwam. Er was in die tijd veel interesse van de noordelijke scheepsbouw voor de bouw een buitendijkse assemblagewerf in verband met de alsmaar groter wordende schepen en de beperkende infrastructuur. Door bemiddeling van prof. Hengst en een bezoek met hem aan de werf Barkmeijer in het Friese Stroobos kon ik een periode actief deelnemen in samenwerkingsverband van een groep Friese werven. Tegelijkertijd was een Groningse groep werven actief in een zelfde soort constructie alleen met een bedrijfskunde afstudeerstudent dit leverde goede contacten en samenwerking op.

De laatste fase van mijn afstudeerwerk (1983) zat ik voor mijn ingenieursopgave bij de SNSI (Stichting Nederlands Scheepsbouw Industrie) die toen samen met de Cebosine aan de Poortweg in Delft zaten. Een investeringsmodel werd ontwikkeld voor een buitendijkse assemblagewerf in Harlingen waarmee snel een aantal productiewijze kon worden geëvalueerd. Ook deze fase werd weliswaar zelfstandig afgerond maar het resultaat kon gebruikt worden door de werven voor hun beeldvorming.

In de korte tijd dat ik met de opnieuw opstartende vakgroep en prof. Hengst te maken had werd keer op keer duidelijk dat zijn visie om de kennis van een wetenschappelijke studie te koppelen aan de behoefte het bedrijfsleven deze periode voor mij tot een zeer interessante en leerzame tijd hebben gemaakt. Ook het leggen van contacten en het gebruiken hiervan maakte deel uit van deze laatste periode, een eigenschap die oh zo belangrijk is in het bedrijfsleven. Plezierig denk ik terug aan deze afwisselende tijd met al z'n charmes van een kleine vakgroep die nieuw start doormaakte.

Meppel, 30-08-2001
Ir. P.H.M Akerboom

ALS HET MAKKELIJK WAS....., DAN KON DE MELKBOER HET OOK.

Alleen: voor melkboer worden we hier niet opgeleid....

1982, vraagtekens

Ik weet het nog als de dag van gisteren. Na een periode van twijfel, van vraagtekens, en van mijmeringen moest er toch een keuze worden gemaakt: welke afstudeerrichting zal het worden ?? Wordt het ontwerpen of wordt het iets anders ? Je zit te piekeren "Ik ben eigenlijk niet zo'n technicus, maar... nadenken over schepen, schepen sowieso dat vind ik mooi. Heel mooi. Ontwerpen dus. Maar aan de andere kant: regelen, organiseren, een stukje ondernemerschap. Ook mooi. Wat moet het nou worden ?"

Gesprek met Gallin. Kende ik al lang, gesprek voldeed aan de verwachting. Ontwerpen is misschien wel leuk, maar wordt het misschien toch niet.

Op aanraden van iemand anders: praat eens met Hengst. Die is hier *nét*, en is in principe een best goeie vent. Groot vraagteken. Ik kende die man helemaal niet. De richting eigenlijk ook nauwelijks. Maar...*kán* iets zijn. Het profiel van de richting in het studiegidsje spreekt op zich aan.

Gesprek met Hengst. Je stapt binnen; verwacht iemand vanuit het standaard vooroordeel hoogleraar, gemixt met het gemiddelde van wat je in de loop der jaren op de TH had ontmoet. Ik ging er dus vrij vlakjes heen.

Absoluut niet dus. Dit was geen hoogleraar, dit was een pusher. Scheepsbouw is sport, filosofie, muziek, en veel leven tegelijk ! Hij had me te pakken. Geen ontwerpen, nee, ik wil scheepsbouwer worden. En wel een *échte*.

1983, vraagtekens op een werf

Voor mijn (afstudeer-)stage bij Tille Scheepsbouw b.v. had prof. Hengst mij een boekje meegegeven overeen Taylor-achtige methode om productie-processen in kaart te brengen. Op de werkvloer in de lasstraat bij Tille, samen met de mannen aldaar, hebben we op basis hiervan berekeningsmodellen ontwikkeld om verschillende paneeltypen die aldaar gemaakt worden te kunnen analyseren.

En maar *mèten*, en maar controleren en maar verdrietig worden. Er klopte geen zak van. Wat we ook deden (het was overigens reuze gezellig en we draaiden een productie zoals overigens nog nooit tevoren) het werkte absoluut niet met die modellen.... Om gek van te worden; het klopte werkelijk NOOIT.

Wat doe je dan ? Je gaat naar je hoogleraar en je gaat hem vertellen dat dit hopeloos is, dat je hier strontziek van wordt en dat je er niets mee opschiet. Je krijgt dan rustig de vraag terug: "hoe draait je productie nu ?" Ja, die draait goed. Veel beter dan ooit. Maar: die verrekte modellen....

En dan krijg je weer een reactie waar je niks mee kan: "*Roland: twee dingen. Allereerst: zoek nou eens uit waaróm die productie zoveel beter is gaan draaien. En vervolgens: kom niet meer bij me langs met die zeurverhalen dat het zo moeilijk en ondoorgroendelijk is. Die interreseren me niet. Heel simpel: Als het makkelijk was kon de melkboer het ook, en daar worden we hier niet voor opgeleid. De groeten.*"

.....Had ik dan toch ontwerpen moeten gaan doen ...???

1984, Spanje, maakt niet uit op welke werf...

Met "William Froude" waren we op excursie in Spanje. Vele Spaanse werven, bodega's en anderszins werden bezocht. Prof. Hengst altijd mee, en altijd aanwezig. Ook op de werven. En op die werven kwam de hooggeleerde heer vanzelfsprekend ook met hooggeleerde vragen. Liever gezegd: met één hooggeleerde vraag: hoe is de verhouding tussen direct en indirect personeel ? Het werd een vast ritme: s'avonds flink innemen, s'morgens was altijd een vraagteken, en daarna naar een werf. En daar kwam dan steevast die vraag van de hooggeleerde heer: hoe is hier de verhouding direct/ indirect personeel? Bij gebrek aan een doctorstitel hebben wij prof. Hengst toen maar gepromoveerd tot onze indirecteur.

S'morgens, na wederom een zware avond vroegen we hem eens: waarom steeds diezelfde vraag ? *Ja jongen, dat voel jezelf toch ook wel? Dit zijn niet de omstandigheden om téveel moeilijke vragen te bedenken.*

Nee professor, we snappen het. Het is allemaal niet zo gemakkelijk.... We zijn hier immers niet op excursie voor de opleiding tot melkboer....

1984, met het Froude-bestuur bij prof. Hengst thuis

In vele heftige, goed met wijn overgoten gesprekken, komt het fenomeen "ambtenaar" ter sprake. Voor prof. Hengst duidelijk de sector gevoelige puntjes. Zeker ook toen een onzer vertelde, met enig bravoure "Nou, meneer Hengst, toch vinden we wel een beetje dat de zinnen steeds langer, en eigenlijk ook langdradiger zijn geworden....".

Prof. Hengst in de verdediging, maar klaarblijkelijk ook gelukkig getrouwd. Mevrouw Hengst kent deze discussie kennelijk en valt, met een lieve maar licht moedeloze blik haar man bij.... "*Sjoerd, we weten 't.... Je praat een beetje als een ambtenaar maar voelt niet als een ambtenaar...*" Vijf studenten kijken elkaar aan; is hij hier nou gelukkig mee of niet ??

1988, Hellevoetsluis

Inmiddels was het een goede traditie geworden: bijna ieder jaar, tussen Kerst en Oud en Nieuw, komen Renate en ik een tweetal dagen bij Sjoerd ("prof." en "meneer Hengst" hoefden niet meer) en Catherine thuis. Gezellig en smakelijk. Praten over het vak, praten over de industrie, en wanneer het s' avonds later werd, over de hele wereld en ver daar buiten.

In 1998 was dat een wat zwaarder bezoekje. Ik kwam er ook om te vertellen dat ik de scheepsbouw zou gaan verlaten, dat ik bij DAF zou gaan werken.

Aangedaan en geraakt. Oprecht aangedaan en geraakt was ik door de oprechte en felle reactie van Sjoerd. Ik voelde het écht alsof ik iets verkeerd had gedaan! Dit was bijna verraad !! Hoe kon dat ? Hoe kon ik het vak, het vak der vakken, zo maar verlaten ? En dat voor vrachtautootjes ? Voor die domme dingen op wielen met een hulpmotortje erin ??

Kwartier later. Sjoerd weer rustig, ik helemaal stil. Sjoerd laat me schrikken door de ineens belangstellende vraag: *Wat ga je er eigenlijk doen ?* Sjoerd was weer terug.....

Weér een kwartier later vertelt hij me met zijn bekende vuur en enthousiasme over hoe je rekenmodellen zou kunnen ontwikkelen rondom assemblagelijnen voor....vrachtauto's.

En als dat dan moeilijk wordt: je werkt bij DAF toch ook niet bij de melkboer ?

1998, studenten over de vloer...

Allang weer terug in de scheepsbouw. Mooi werk in een kleurrijke wereld, hobbelen van bouwnummer naar bouwnummer. Zeker in de fase wanneer projecten nog geen bouwnummers zijn, en dus de betrokken schepen nog verkocht moeten worden: hobbelen van avontuur naar avontuur. Sjoerd had gelijk: ook al worden vrachtwagens óók niet bij de melkboer gemaakt: schepen blijven mooier, en hun markt onvoorspelbaarder. Spannend dus. Met een eigen sfeer, waarin eigenlijk maar één mentaliteit past: die van de scheepsbouwer.

En dan vraag je je af: hoe krijg je die mentaliteit bij mensen erin? Een keertje op de werf: studenten over de vloer. Mensen kijken blijft een aardig tijdverdrijf. Ook studenten kijken. Mijmerend: bij welke vakgroep zouden ze zitten? Je schat in en tast af. Het klopt best aardig. En als je met ze praat: Sjoerd doet het nog steeds zoals vroeger bij mezelf. Voor de leeuwen, maar wel met een paar aanwijzingen; een paar richtinggevers. En ook: voor de leeuwen en niet zeuren; de "we worden hier geen melkboer"-benadering.... Schitterend om met die studenten wat bij te OH-en. Sjoerd pakt ze nog steeds echt aan. Meer gestructureerd dan vroeger misschien; MATSO-toestanden en zo, maar vooral: aanpakken. Je herkent het in die mensen, en je denkt: ik moet een paar van deze lieden in de werf zien te krijgen ! Het goede hout ! Sjoerd-hout !

2001, Sjoerd over de vloer

Scheepsbouw is en blijft een wereld in beweging. Ook onderzoek en strategie-ontwikkeling blijft er dus in beweging. Zoals Sjoerd altijd bezig is: die beweging bepaal je niet zonder het bedrijfsleven. Dus: een onderzoek waarin Sjoerd de bedrijven opzocht en diepte-interviews hield over hun overwegingen, strategieën hopen, angsten en tactieken. Je hebt in zo'n gesprek alles nodig. Ieder antwoord genereert weer tig nieuwe vragen. En dan weer, en weer en weer. Maar: wel terzake, direct, bijna té. Maar tegelijkertijd: humor, gewoon gezellig en met een ontegenzeggelijke sfeer van in hetzelfde scheepsbouwvak zitten!

Wat crisis in de scheepsbouw ? Wat bedreigingen uit Roemenie of waar dan ook ? Niks ervan; de uitdagingen veranderen gewoon wat !! Kom kom, als het makkelijk was dan.....

Sjoerd, na 20 jaar ononderbroken en perfect contact in en rondom Delft en Hellevoetsluis: je was, je bent en je blijft mijn allergrootste leermeester !! Dat pakt niemand mij meer af !!

Tezamen met mijn Renate wens ik jouw en Catherine nog heel veel heel mooie en kleurrijke jaren toe !!

Roland Kortenhorst

Het Bruggehoofd

Met de komst van Professor Hengst aan de TH Delft, veranderde het klimaat aan de Mekelweg.

De scheepsbouw in Nederland zat in een diep dal, met een rampzalig imago.

De RSV –enquête was de toenmalige soap op TV met goede kijkcijfers.

Wij, studenten Scheepsbouwkunde, consumeerden onze stoffige, veelal gedateerde dictaten en de PC had nog geen intrede gedaan in onze maatschappij, laat staan op de TH.

Ponskaarten, veel ponskaarten, waren nodig om het magische mainframe te laten rekenen.

De derde geldstroom was nog niet uitgevonden en derhalve waren de contacten tussen bedrijfsleven en de afdeling Maritieme Techniek, voorzover ik daar als student zicht op had, beperkt.

In deze omgeving kwam de nieuwe Prof, als een verfrissende donderslag bij heldere hemel, de collegezaal binnen.

Er werd vrijwel onmiddellijk een bruggehoofd geslagen naar het bedrijfsleven, waarlangs vele studenten, waaronder ikzelf, de weg vonden naar de werven.

'Verfinrichting en werfbedrijf' kreeg een nieuwe inhoud.

Dit is de grootste verdienste geweest van Sjoerd Hengst, gedurende het begin van zijn Universitaire carrière.

Diktaten werden in eerste instantie vervangen door losbladige, veelal handgeschreven hoofdstukken en smoezelige copieën van artikelen en overheadsheets, wat door ons als consument in eerste instantie als schokkend werd ervaren, maar al snel bleek dat hij met deze aanpak een trendsetter werd met zijn introductie van de reader.

Er kwamen meer gastdocenten en we werden regelmatig gemobiliseerd naar bedrijven.

Mede door zijn inspanning en praktische aanpak werd de afstand tussen de kleinere bedrijven en de Afdeling Der Maritieme Techniek kleiner.

Dat ik daardoor kon afstuderen in de scheepsreparatie bij een relatief kleine scheepswerf was een direct gevolg daarvan.

Tijdens deze periode ontstond een band tussen ons, die altijd is gebleven.

In het vervolgtraject kwamen we elkaar te weinig tegen,

veelal omdat de hectiek van alledag dit contact in de weg stond.

Sjoerd, bedankt voor alles wat je voor de maritieme techniek en voor mij persoonlijk hebt betekend, Het ga je goed.

Jan Doorduyn

Directeur Scheepsnieuwbouw

Koninklijke Niestern Sander BV

Kernbegrippen uit een professorenbestaan

De melkboer

Sjoerd en de melkboer, wat hebben die met elkaar gemeen?
Een professor, wetenschapper versus een agrariër, handelaar?
Een lange termijn denker, visionair tegenover een man die leeft bij de dag?
Een goede oude jenever vis-a-vis met een witte motor?

Dit zet je aan het denken, wat zou het nu zijn?
Dat is toch helemaal niet zo makkelijk ??

Neen....., want als het makkelijk was kon de melkboer het ook!!



Zondag 24 april 1983, Sevilla Aeropuerto, 17.15 uur (Studiereis
Portugal/Spanje, 16-e lustrum William Froude)

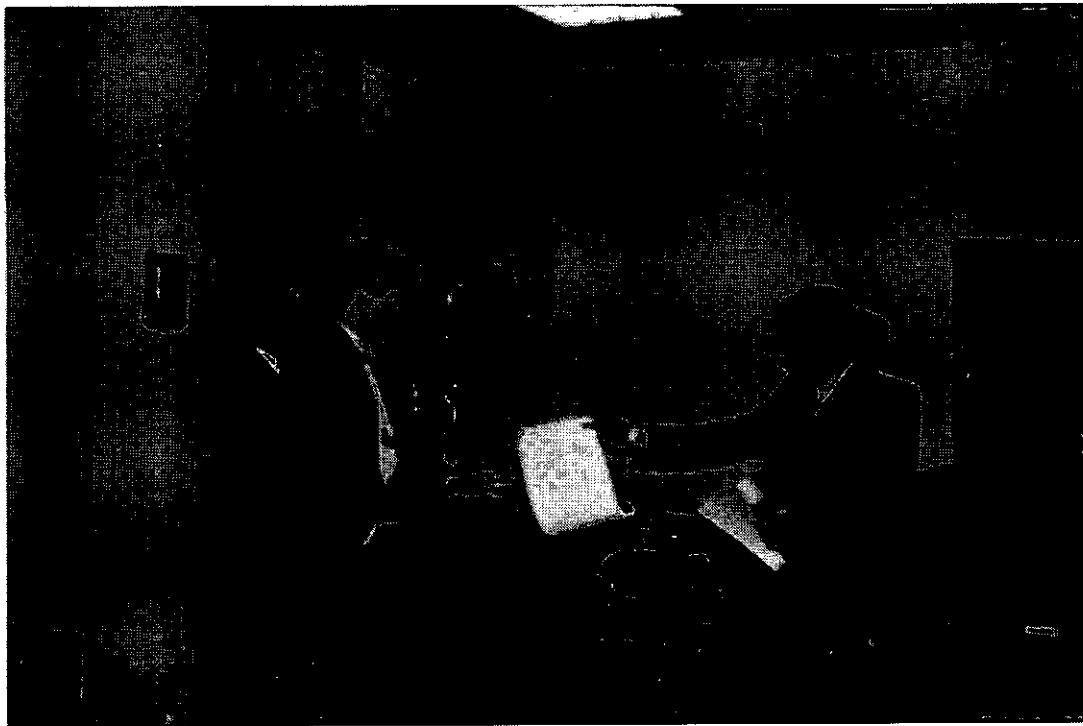
Just-in-time: klasse van beide kanten: geen melkboeren dus! (wij om 07.00 uur
per bus vertrokken uit Lissabon en jij om 12.00 per vliegtuig uit Amsterdam via
overstap in Madrid !)

De 24-uurs economie

Ambitie en drijfveer kunnen Sjoerd niet worden ontzegd. Zijn enthousiasme voor de scheepsbouw is ongeëvenaard. Zelden kom je in universitaire kringen zo iemand tegen: hart voor het vak, gedreven tot op het bot, niet te beroerd studenten een stukje 'bedrijfsleven' mee te geven. Kortom toepassingsgerichte wetenschap, wat de scheepsbouw zo nodig heeft.

Als afstudeerders heeft Sjoerd ons ook opgevoed met 'het voldoen aan steeds kortere levertijden'. Als we dan eens voorzichtig naar voren brachten dat de hoeveelheid werk wel eens in de knel zou kunnen komen met de schaarse beschikbare tijd klonk het steevast:

'een dag heeft 24 uur, en dan hebben we nog de nacht!'



31 januari 1986: mijn 'tewaterlating', jij al enige grijze haren, ik nu ook (de nachten zijn toch te kort).

Sjoerd,
Geniet van je vrouw, kinderen en kleinkinderen.
Het ga je goed!

Michel Kuijjer

Augustus 2001, Halmstad, Zweden



"Kollega- professor", na mijn installatie 22 maart 2001 in Halmstad.

"Het is een studie meneer Baerveldt !"

Dit kreeg ik te horen nadat ik mijn afstudeerwerk had voltooid, en nog snel even twee skriptie's, die ik nog te doen had, had geschreven en ingeleverd.

Zo snel als ik gedacht had ging het niet

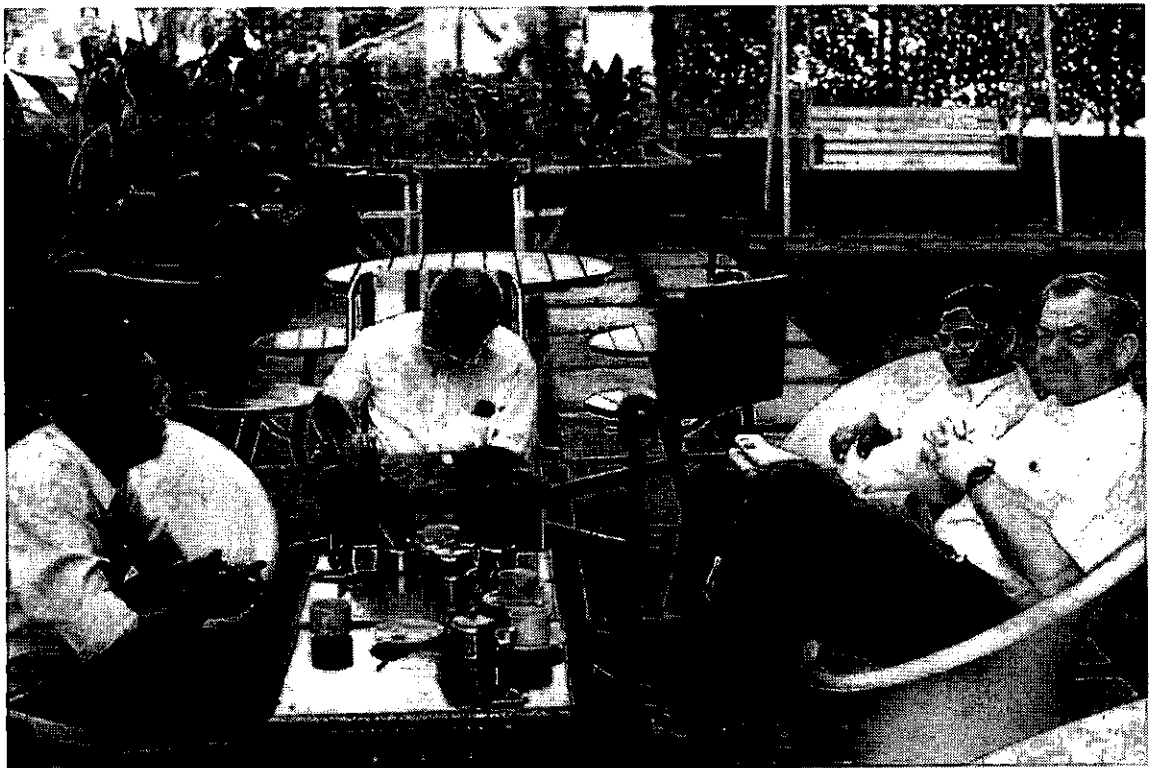
Beste Professor Hengst,

Langs deze weg wil ik U graag nogmaals heel hartelijk bedanken voor uw inzet tijdens mijn studie bij uw vakgroep. Tevens wil ik U het beste wensen voor de toekomst.

Met vriendelijke groeten, Albert-Jan Baerveldt

Met de kinderen, Sandra, Niklas, en Martin in de wereld van Astrid Lindgren, Vimmerby, Zweden, juni 2001.





Werkontbijt tijdens een missie naar Gujarat, India, 1988

Bluewater Singapore Representative Office

No.1 Marine Parade Central
#10-01 Parkway Centre
Singapore 449408

Ir. J.W. Koelee

5 Augustus 2001

Geachte Professor Hengst, Beste Sjoerd,

Langs deze weg wil ik u een goed emiritaat toewensen en de hoop uitspreken dat u lang van uw emiritaat mag genieten! Dat uw pensioen welverdiend is, is hier tot in het Verre Oosten bekend, zelden heb ik zoveel uw naam zien staan onder artikelen, congressen, activiteiten, etc. Altijd weer was daar uw visie, uw steun en onvermoeibaar optimisme gericht aan de Nederlandse Scheepsbouw-industrie om toch vooral maar door te gaan met moderniseren en ontwikkelen. U heeft die industrie letterlijk gebombardeed met studenten, initiatieven, seminars, en ik heb mij verbaasd hoe dicht u bij de industrie bent blijven staan, zelfs na 20 jaren in het toch 'droge' Delft.

Ik ben bij u afgestudeerd in Augustus 1987 op het onderwerp 'Flexible Docking' naar aanleiding van een afstudeerwerk uitgevoerd bij Verolme Botlek. Uw advies was: "Jaco, ga zo snel als mogelijk weg uit Delft, studeer af bij een werf" Dit advies heb ik opgevolgd, en met uw praatje tijdens mijn afstuderen zij u: "Jaco, je had toch wat vaker terug moeten komen naar Delft!". Dit typeert waar uw hart lag: bij de werven en de TU!

Dit afstudeerwerk was redelijk 'down to earth' (letterlijk: de dok-bodem), maar het heeft me toch 2 mooie banen opgeleverd: 1. Mijn diensttijd als KMR op het DMKM te Den Haag, en 2. Mijn eerste 'echte' baan als Installation Engineer bij Heerema te Leiden. Al snel stroomde ik door naar de Technische Dienst van Heerema en in 1990 was ik terug bij Verolme Botlek, als Superintendent verantwoordelijk voor het dokken van een barge!

Na 3 jaar Heerema heb ik bewust gekozen voor de scheepsbouw, en ik had de keuze om Hoofd Bedrijfsbureau te worden bij IHC Kinderdijk, of Bedrijfsleider bij Scheepswerf De Kaap. Ik koos voor het laatste, en heb in Meppel 4 jaar lang alle ins en outs van het scheepsnieuwbouw- en reparatievak mogen managen. Niet alleen de projecten, maar ook de innovaties, produktie-automatisering en vele afstudeer-studenten, ik kijk terug op een drukke maar zeer interessante en leerzame tijd.

De wereld van de internationale offshore contracting wist mij echter weer te vangen, en sinds 1996 werk ik met veel plezier bij Bluewater. Eerst als Site Construction Manager de nieuwbouw ge-'site'-managed van de FPSO Bleo Holm. De (Aframax) Hull werd gebouwd bij Hitachi Zosen in Japan, 9 maanden heb ik mogen genieten van de efficiëntie en kwaliteit van de Japanners! 15,000 ton staal rolde in 3 maanden door de pre-assembly heen, in 3 maanden door de assembly, en in 3 maanden door het dok. En niet alleen ons staal, ook nog eens van 15 andere schepen! Op het hoogtepunt van de assembly moesten we letterlijk hollen om de inspecties te kunnen uitvoeren: 3 Assembly lines, 5 Painting Shops en 2 Grand-Assembly lines produceerden 13 blokken van 400 ton per dag.

De FPSO-Outfitting werd gedaan door UiE Offshore Fabrication Yard te Glasgow, wat een deconceptie was dat. Het bouwen van de Process Modules ging nog goed, maar zodra het spul aan boord ging, liepen we aan tegen een werf die sinds de jaren '60 niet meer aan/op een drijvend schip

had gewerkt! Affijn, na 18 maanden en 4 miljoen manuren toch een goed produkt en de FPSO ligt op de Noordzee olie en gas te produceren.

In 1999 was ik terug bij Verolme Botlek, nu als Site Construction Manager voor de reparatie van de FPSO Uisge Gorm. 8 Weken buffelen, 15 man in het team, 80 man aan boord, de verschillende Bluewater- en Amerada Hess kantoren tevreden houden, 250 man van Verolme, evenzovele subcontractors, pfff... Maar Verolme deed een perfecte klus, wat een werf!

Na 3 jaar de hectiek van de 'sites' mocht ik zelf mensen gaan uitzenden als Department Head Construction & Commissioning. Niet alleen voor FPSO's, ook voor Single Point Moorings als Turrets, Buoys en Towers. Het leukste nog was het Auditen van de werven, het adviseren van Project Managers, en het opbouwen en begeleiden van de Site Teams. Vele werven heb ik gezien, van de US tot China, van de UK tot Australie, en zelfs..... Verolme Botlek!

Sinds Mei 2001 woon ik met mijn gezin (Trijnie, 2 kinderen en 1 hond) in Singapore en voor de komende 3 jaar zal ik als 'Business Development Manager Asia' het Bluewater Singapore Representative Office mogen leiden. Behalve dat Asia een interessant gebied is, betekent dit voor mij een overstap van management naar marketing. Een bewuste keuze in het licht van mijn ambitie voor een directie-functie in de toekomst. Wellicht eerst nog een MBA studie?

Vol toekomst-plannen kijk ik nu terug op de afgelopen 16 jaar. Ik zie en voel nog steeds uw drive, de oerdegelijke basis die u mij heeft meegegeven. Wellicht is dat het mooiste geweest van uw vak, het begeleiden, vormen en kneden van persoonlijkheden. U was er ijzersterk in, was daarom ook of geliefd, of gevreesd onder de studenten. Een middenweg was er niet, behoefde er ook niet te zijn, u ging immers voor het beste! Ik spreek namens vele collega's als ik zeg een welgemeend "DANK U WEL!!"

Het ga u goed!

Jaco Koelee

Beste Sjoerd,

Onlangs verscheen in 'Delft Integraal' een artikel waarin het hoge aanzien van de Nederlandse maritieme industrie werd genoemd. Wij mogen best een beetje trots zijn en vaak zijn we misschien wel te bescheiden. Het verbaasde mij natuurlijk niet dat jouw naam en foto in dit artikel stond. Ik ben het met de inhoud van het artikel helemaal eens.

Jouw positieve gedrevenheid is kenmerkend geweest en voor mij altijd een inspiratiebron, zowel voor mijn werkzaamheden binnen als buiten de maritieme industrie. Als student wist je bij mij het beeld op te wekken van 'no-nonsense' en dynamisch, onderdeel uitmakend van een netwerk van 'goede kerels', 'vriendjes zijn belangrijk', 'keep it stupid simple' (kiss), vechtend voor het beste resultaat en de Nederlandse maritieme industrie, en voor kwaliteit en dan vervolgens ook trots zijn op dat wat bereikt is en er plezier aan beleven.

Inmiddels, na 15 jaar werkervaring waarvan de laatste jaren in de 'vechtersmarkt' van de Nederlandse scheepsreparatie, is dat toen geschetste beeld ook juist gebleken. Je kan zeggen dat je in elk geval je studenten goed voorbereid op het zijn en werken binnen de industrie.

In de scheepsreparatie, in elk geval bij Shipdock in Amsterdam, wordt hard gewerkt, altijd op korte termijn. Reders zijn onvoorspelbaar, dus weet ik vaak 's morgens niet waar ik 's avonds uithang of wie er onverwachts de werf op loopt. Mijns inziens staat of valt het succes van een reparatiewerf met de relaties die opgebouwd worden met rederijen, of veel sterker nog met de mensen die de rederijen vertegenwoordigen. Deze business is toch ook voor een groot deel gunnen en men gunt je het werk, niet alleen als je aardig bent maar tevens wanneer je je aanbiedingen zo kan maken dat de reder 'blij' is. Ik durf te stellen dat een groot deel van de (uren)bezetting van de werf in de kroeg tot stand komt en Shipdock heeft een prachtige 'achtertuin met grachten', wat helpt, we zijn tenslotte mensen. Vervolgens moet de kwaliteit van de dienstverlening natuurlijk ook nog kloppen, het vakmanschap van mijn collega's en de organisatie van het werk zijn belangrijk en zorgen er uiteindelijk voor dat de reder terugkomt.

De scheepsreparatie is 'een garage voor boten en men komt voor de apk', niets meer niets minder. Je prijs moet goed zijn en men gaat uit van kwaliteit. Zo simpel zou je het kunnen zeggen. Maar het is vechten voor elke opdracht. Er zijn te veel droogdokken in Noord-West Europa, schepen worden groter, dus minder schepen voor de zelfde hoeveelheid lading en de kwaliteit van schepen wordt beter. Er is overcapaciteit, dus zit er altijd wel een Engelse, Deense of Duitse werf (of een Rotterdammer) op dezelfde 'vis' te vangen. Maar het spel is leuk en Shipdock doet het na zware tijden eind 2000, nu heel goed. De markt werkt natuurlijk mee, maar als 'nieuw management' krijg je het ook steeds beter in de vingers.

Wij zijn dan ook met enige regelmaat trots. In het eerder genoemde artikel wordt de berging van de Russische onderzeeër Kursk genoemd door Nederlandse bedrijven. Shipdock verbouwt een schip voor het consortium. De semi-submersible 'Giant 4' was letterlijk al onderweg naar Polen toen op het laatst het stuurboord uit voor Amsterdam werd gegeven, we kunnen met dit soort zaken concurreren met Polen, het werk blijft in Nederland en wij zijn best een beetje trots.

Tot slot het plezier, altijd een belangrijke drijfveer. Het werken in de scheepsreparatie brengt voor mij heel veel plezier mee, zo als ik ook aan de tijd in Delft met heel veel plezier terug denk. Sjoerd, ik doel dan natuurlijk vooral op de eerste 'MATSO' reis rond de wereld. De enquête met het stipje van

Wouter Knapper, de gesprekken bij jouw thuis met een rug die niet helemaal meewerkte, Bob van de Graaf en EZ, een huilende Tozai Travel, financiering van NBBS en uiteindelijk de reis zelf. Met velen uit deze groep heb ik nog regelmatig contact en ik weet zeker dat jij met zeer veel plezier terug denkt aan deze groep mensen met hun streken en eigenaardigheden. De stichting MATSO zal nu ongeveer haar derde lustrum vieren en ik verwacht een uitnodiging.

Nu het afscheid van de TU-Delft daar is verwacht ik niet dat dit ook het einde is van je activiteiten. Ik ga er gewoon vanuit dat je agenda voorlopig nog wel een tijdje vol blijft staan. Dat zit in je en ik ga ervan uit dat je er plezier in beleeft. Ik weet dan ook zeker dat we elkaar nog regelmatig zullen zien, ik zal daar mijn best voor blijven doen. Niettemin is dit toch een mijlpaal, ik wens Catherine en jou dan ook - in goede gezondheid - het beste voor de toekomst.

Kees Jan Groen



“Hallo, Sjoerd, hoe gaat het?”

“Noem mij maar gewoon Sjoerd hoor, geen Prof alsjeblieft.”

Oftewel Sjoerd = Prof = Sjoerd.

Het was een regenachtige vrijdagmiddag, ergens in maart 1987.

“Ja jongen je moet nu toch echt afstuderen. Die tweede fase komt eraan he?”

“Heb je nog wat in Rio?”

“Ik zal even bellen.”

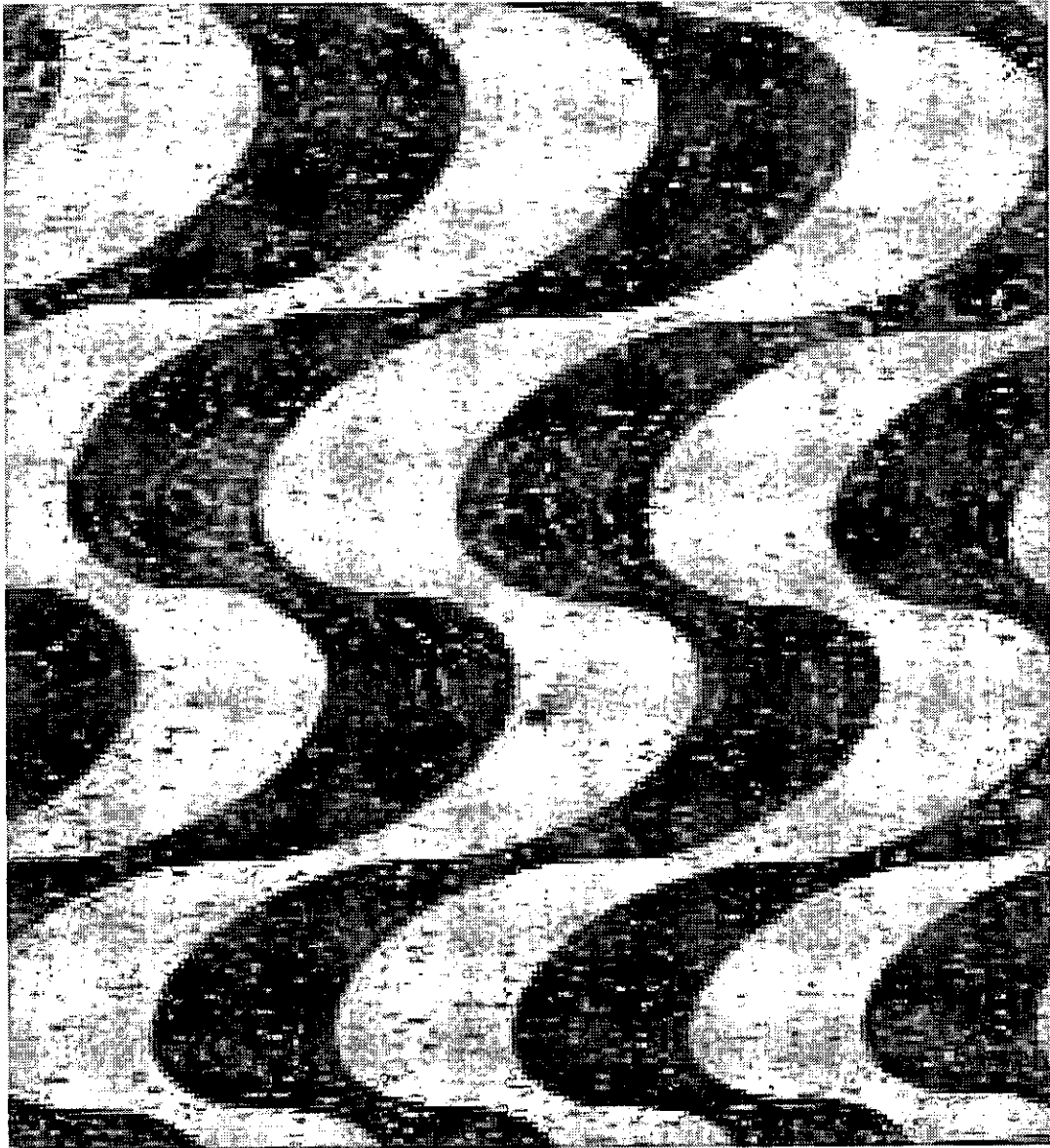
Die maandag daarop stond ik bij de NBBS tickets te regelen. Via Casablanca naar Rio de Janeiro. Terug 12 maanden later via Toronto. Zo goedkoop dat de subsidie van de TH op deze vlucht groter was dan de kostprijs. Dus Caipirinha op de Copacabana van je reeds betaalde collegegeld, onwijs gaaf.

Bovenstaande heb ik altijd ervaren als tekenend voor Prof. Ir. S. Hengst. Als modern job hopper refereer ik daar geregeld aan.

Sjoerd op een rijtje:

1. Begaan met alles wat buiten het gewone valt. Maar heeft toch problemen met de nieuwe gevel van het gebouw aan de Mekelweg. Of hangt dit samen met punt 5?
2. Met een neus voor fijne oorden. Geen verder commentaar.
3. En altijd zijn relaties koesterend. En de voetbal die tijdens de avonturen in Korea tot vermaak heeft geleid (en tot gebroken glaswerk in de horeca van Seoul). Die ligt ergens in de hoek van zijn kantoor. Zie ook punt 2.
4. Slechts zelden uit het veld geslagen. Zoals toen hij stond uit te checken bij de balie in het hotel op Honolulu terwijl een ander uit zijn gezelschap daar net aankwam. Zie ook punt 2.
Of zoals toen een aantal studenten toch besloot een top secret Royal Navy hovercraft te betreden tijdens een excursie naar het UK.
5. En een pragmaticus. Ziet politiek als recept voor ellende maar ook als bron van fondsen die betere uitnutting verdienen. Wat heeft hij een belastinggeld in kerosine om weten te zetten. Zie ook punt 2
6. Stimuleert conceptuele innovatie. Wist u dat de Boeings van China Airlines uitstekend zijn te innoveren tot vliegende terrassen? Zie ook punt 2. En punt 5.
7. Ziet afgestudeerden als bezoekbare objecten, bij voorkeur in Singapore of elders. Zie ook punt 2 en punt 5 en punt 3.

-
8. Vindt dat je iets met de koningin moet hebben gehad om te worden ontslaan bij de TU. Vraagt zich af hoe je dat anders zou moeten doen. Zie ook punt 5.
 9. Vindt dat je schepen moet leasen, hou je cash beschikbaar voor andere prioriteiten. Zie ook punt 5. En punt 6. En punt 7.
 10. Is gewoon een hele gave Prof, die altijd een gespreksthema is voor de 80-pr8ig belborrels en de aldaar opduikende afstudeerders en eeuwige studenten. Zie punt 1 tot en met punt 9.



Com saudade
Roberto Reyes
vierxreyes@hotmail.com

Afscheid van Hengst

Hengst was voor mij het boegbeeld van de afdeling Scheepsbouw. Hij was dat al ten tijde van mijn studie en dat is eigenlijk nooit meer veranderd. Diverse malen heb ik in gesprekken meegemaakt dat als ik mijn afstudeerrichting noemde (“werfinrichting en werfbedrijf”), mijn gesprekspartner me enigszins glazig aan zat te kijken. Noemde ik de naam van Hengst dan was het meestal meteen zo duidelijk dat verdere toelichting overbodig bleek.

Hengst wist als geen ander de studenten van de afdeling te motiveren en te stimuleren en ondersteunde ze bij talloze initiatieven. Voorbeelden hiervan zal ik niet noemen; ze zijn er te over. Tijdens de vele excursies vervulde hij af en toe de rol van een soort vaderfiguur. Ik herinner me dat tijdens de excursie naar Korea, Japan en de USA ik na 3 weken excursies behoorlijk “excursie moe” was en meer zin had in een vrije dag dan in een facultatieve excursie naar een bedrijf waar ze robots maakten. Hengst vond dat geen goed plan en maande me toch mee te gaan, en terecht.

Een van de redenen voor mij om bij Hengst af te gaan studeren was de zelfstandigheid van werken die hij van je verwachtte; het was niet altijd een gespreid bedje waar je in terecht kwam. Die uitdaging trok mij aan. Dit gezegd hebbend betekende dit niet dat je aan je lot werd overgelaten; als het moest was hij was er steeds, maar je moest het wel zelf doen en kreeg het niet zomaar cadeau.

Hengst stond altijd middenin de wereld. Een van zijn mij meest bijgebleven slogans luidde: “Naarmate je ouder wordt maakt het niet zozeer uit wat je kent, maar wie je kent”.

Hij memoreerde altijd dat je moest trachten contact te houden na je afstuderen. Ook in mijn geval is zijn voorspelling dat dit de meesten niet zou lukken bewaarheid geworden; tot mijn spijt heb ook ik veel te weinig contact gehouden na mijn afstuderen. Dat zou ik graag nog eens anders overdoen.

Hengst bedankt.

Rientz Tackenberg

20 jaar Werfinrichting en Werfbedrijf, altijd gericht op het verbeteren van processen en informatiestromen, en zo moet het nog jaren doorgaan.

Productieafdelingen en tekenkamers zijn de laatste decennia nauwelijks veranderd. Natuurlijk zijn de vruchten geplukt van de vooruitgang van de techniek, de productiviteit is enorm toegenomen, maar grote uitvindingen die het werfbedrijf op z'n kop hebben gezet zijn er eigenlijk niet.

De markantste ontwikkelingen op tekenkamer zal ik kort op een rij zetten. De planning is geïntegreerd met die van de productie, het 2D en later 3D CAD tekenen is ingevoerd en er is een 'digitale verbinding' gekomen naar de productiemachines en voor beheersing van de componenten stroom. Dit alles in zo'n 15 jaar tijd.

De productie wordt steeds procesmatiger door het systematisch oproepen en afwerken van voorbereide blokken en artikelen. Omdat tegelijkertijd de voorbereiding door robotisering aanzienlijk versneld is, is de bouwtijd van zelfs de meest complexe schepen enorm kort geworden. Vooruitgang op tekenkamer wordt bij productie direct geïncasseerd. De tekenkamer moet verder versnellen, om de tijdwinst in de productie te kunnen vertalen in grotere omzet. Door een aantal redenen is dat nu nauwelijks mogelijk!

De rederijen zijn steeds kundiger en kritischer. Er moet meer uitgezocht worden om goedkeuring te verkrijgen. Leveranciers zijn alsmaar professioneler georganiseerd, ze hebben kleinere voorraden, leveren completere installaties maar hebben daardoor langere doorlooptijden. Er worden meer systemen geïntegreerd waardoor veel afspraken gemaakt moeten worden. Tenslotte worden door de productie steeds hogere eisen gesteld aan kwaliteitsbeheersing, omdat men door de bouwsnelheid minder kan improviseren en er steeds minder ervaren leidinggevenden zijn om tekortkomingen te onderscheppen. Samenvattend moet in een steeds vroeger stadium veel meer werk verzet worden.

Met grote uitbestedingen van tekenwerk of door tekenaars te gaan inlenen kunnen wel veel uren gemaakt worden, maar dan is het verzamelen van informatie en kwaliteitsbeheersing nog kritischer. Het World Wide Web is een hulpmiddel om vraag en aanbod snel bij elkaar te brengen, maar voor bovengenoemde problemen levert het geen oplossing.

Aan de enorme productiviteitsverbetering heeft de leerstoel Maritieme Techniek van de TU Delft een belangrijke bijdrage geleverd. De aandacht was en is vooral gericht op procesverbeteringen en de informatiestromen. Maar we zijn er nog lang niet, de problemen worden eigenlijk alleen maar complexer en groter. We denken met z'n alle steeds mogelijkheden voor verdere efficiencyverbetering te zien, maar we lopen vast in de daarvoor noodzakelijke informatieverwerking. Wie weet een echte oplossing om het engineeringproces succesvol te versnellen?

Thijs van der Schaaf

Student 1983-1989, Hoofd Tekenkamer van der Giessen- de Noord 2001.



Een organisatie is zo sterk als de mensen zijn die hem vertegenwoordigen, met een faculteit zal het niet veel anders zijn.

Van huis uit heeft Maritieme Techniek altijd mijn brede interesse gehad. Al vroeg was ik bezig met het ontwerpen en bouwen van bootjes. Eerst modelbootjes maar al heel snel vaartuigen waar we met vriendjes tochten door sloten konden maken. Van het een kwam het ander en al snel was de interesse voor de echte scheepsbouw geboren. Op de HTS Haarlem heb ik mijn eerste stappen naar een meer wetenschappelijke benadering van de scheepsbouw gezet. Met name de heren Jonker en Noorduin hebben daar veel in betekend. Zo praktisch als ik was heb ik, na afronding van de HTS in 1977, niet meteen voor Delft gekozen maar voor een carrière in de jachtbouw en later de KM. Vele jaren met interessante praktijkervaringen volgde maar de in Haarlem gewekte interesse voor een meer wetenschappelijke aanpak bleef aan me trekken.

In 1985 besloot ik naast mijn functie als scheepsbouwkundig adviseur bij de Rijks-werf te gaan studeren aan de TU Delft. Het eerste jaar staat me bij als een survival training. Het feit dat ik door de vele uren wiskunde, statistiek en dergelijke heen gekomen ben heb ik grotendeels te danken aan de steun van mijn vrouw.

Eindelijk was ik zo ver om de eerste colleges MT 712, 713, 714, etc. te volgen. Deze staan mij nog goed voor de geest als eerste contacten met professor Hengst. Zijn benadering van de wetenschapschap en aanpak tot onderzoek motiveerde mij in zijn vakrichting af te studeren. In deze periode is er voor mij een speciale band met professor Hengst ontstaan. Vele gesprekken staan me bij waar we naast de praktische studiebegeleiding de meest uiteenlopende (maritieme) onderwerpen bespraken. Juist dit heeft ertoe geleid dat Delft mij niet meer loslied. De contacten met Sjoerd zijn voor mij de stimulans geweest om in 1995 te beginnen aan een promotie-onderzoek op gebied van Life Cycle Management in de maritieme sector.

Het promotieonderzoek verkeert inmiddels in de laatste fase. Ook in deze periode van ruim zes jaar heb ik veel advies maar vooral ook steun en motivatie van Sjoerd mogen ontvangen. Voor mij is hij een vriend geworden die ik altijd zal blijven waarderen om zijn kwaliteiten niet alleen als professor maar met name ook als mens.

Het bovenstaande schetst een beeld dat ik heb van de faculteit OCP/WBMT. Deze voor vele weinig sprekende afkorting staat voor mij voor een inspirerende organisatie waar ik graag kom en veel van geleerd heb. Ik hoop dan ook dat de fakkel van Sjoerd wordt overgenomen door een evenzo inspirerend leider.

Rest mij nog Sjoerd, zijn vrouw en familie nog een hele goede tijd toe te wensen en de hoop uit te spreken dat onze (maritieme) contacten en vriendschap nog lang mogen voortduren.

John Stavenuiter

Je doet je best, maar is dat ook genoeg?

Voorjaar 1990, Katholieke Universiteit Leuven. Ik volgde in het kader van het Erasmus uitwisselingsproject wat losse bedrijfskundevakken. Professor Hengst aan de telefoon: 'Ik heb iets voor je op een kleine nieuwbouw/reparatiewerf'. Toen ik reeds ja had gezegd vertelde hij dat het om Scheepswerf Visser ging, nota bene in uithoek Den Helder. Na mijn marinetijd vijf jaar eerder had ik niet gedacht daar nog eens terug te moeten keren.

Scheepswerf Visser was op en top een familiebedrijf. De werf ging begin jaren 90 van de tweede generatie over op de derde. Jelle, het stugge hoofd tekenkamer, was het technisch brein achter de vissersschepen die Visser bouwde. En Pim verkocht ze, eerst nog samen met 'IJzeren Okke', zijn vader, maar later op eigen kracht. Een jaar later zou Damen de boel overnemen en de cascobouw sluiten. De casco's komen sinds die tijd uit Oost-Europa.

'Ga eerst maar eens uitzoeken wat er aan de hand is, dan hoor ik over een paar maanden wel wat het onderwerp van je scriptie wordt' zei Hengst tegen mij. Dat leek me wat overdreven, ik wilde over een paar maanden klaar zijn! Volgens Pim was er een probleem met begroten en een probleem met plannen.

Maar professor Hengst had al snel gezien dat het probleem van Visser dieper zat. En om me op dat spoor te zetten liet hij mij de organisatie vergelijken met diverse modellen zoals die in de literatuur bekend zijn. Ik ging vervolgens helemaal kopje onder: liep in overall mee met de voorman HPK (hydrauliek, pneumatiek, koeling), spitte de BAAN projectadministratie door, maakte begrotingen samen met 'IJzeren Okke', testte planningpakketten, etc. Toen ik de hele organisatie in mijn model had zitten zei professor Hengst: 'Leuk, maar ingenieurs zijn juist zo sterk in kwantificeren, en ik zie maar heel weinig harde getallen!' En toen dook ik nog maar eens een paar maanden extra onder in de BAAN administratie database.

Waar het uiteindelijk op neerkwam was dat de nieuwbouw een continue verstoring onderging van de reparatieactiviteiten. Vrijdag was een beruchte dag, want dan kwam de Helderse vissersvloot terug van zee. Meestal deden de schippers gewoon een telefoontje naar de voorman, zo informeel ging dat. De reparatie was het beleg op de boterham voor Scheepswerf Visser, daar werd het geld verdiend, dus er werd nooit nee verkocht.

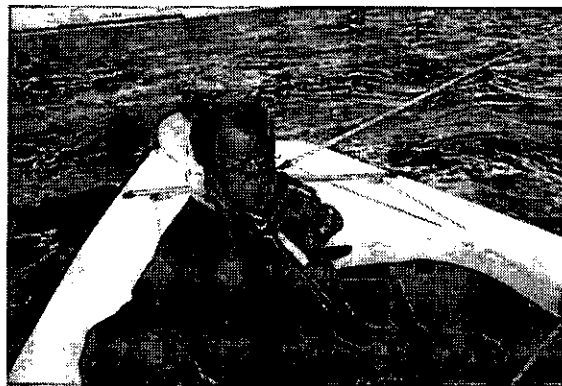
De nieuwbouw werd daarvan de dupe. Nieuwbouw was nooit op tijd klaar en kostte altijd meer dan verwacht. Die problemen zouden kunnen worden opgelost door realistische targets te stellen (in uren) en door continue te analyseren in hoeverre (het gebrek aan) voortgang op deelprojecten de eindopleving zou bedreigen. Ik sloeg aan het programmeren om waardevolle historische gegevens uit de BAAN projectadministratie te kunnen gebruiken bij het monitoren van nieuwbouwprojecten.

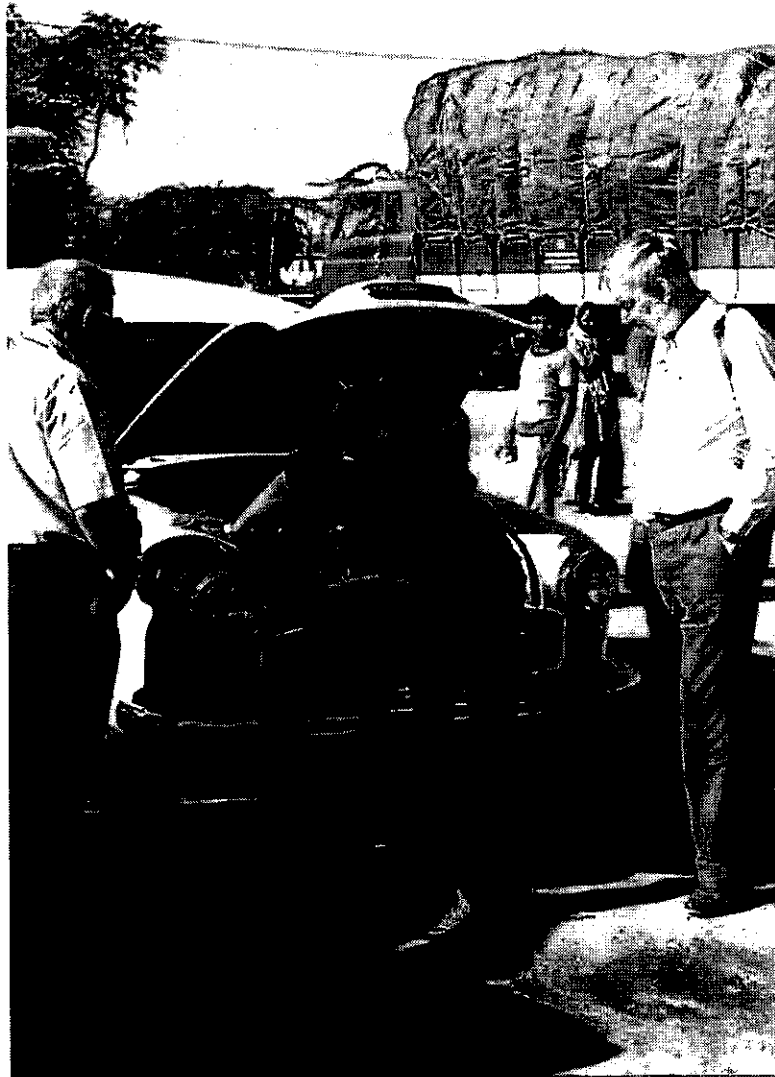
Ik herinner me nog goed dat professor Hengst op een vrijdagochtend vroeg in Den Helder op de stoep stond om te kijken hoe ver ik was. Ik liet hem alles zien wat ik gedaan had, we struinden over de werf, we haalden Pim Visser erbij en voor we het wisten was het laat in de middag. Ik denk nog steeds met plezier terug aan die dag die professor Hengst helemaal voor mij gereserveerd had.

Uiteindelijk studeerde ik cum laude af. Ik publiceerde een artikel in Schip en Werf en ontving een prijs van de NVTs voor mijn afstudeerwerk. Ik kon bij Visser blijven, maar Lloyds Register leek een keus met meer perspectief. Later in mijn carrière kwam ik toch weer terug bij Visser en hielp er in de periode 1994-1996 mee aan de bouwnummers 143-150. Een IMF project voor de Malediven, cascobouw met rijkswaterstaat in Roemenië, etc. Een geweldige tijd.

Bij deze wil ik professor Hengst nogmaals hartelijk bedanken voor de mogelijkheden die hij mij heeft geboden en zijn enthousiaste begeleiding. Hij heeft een belangrijke invloed gehad op mijn carrière. Ik wens hem het allerbeste toe.

Ir. drs. E. Glerum





Oponthoud in India, 1988

RIVER HOPPING (AFSTUDEERPROJECT VAN DJECK BOGAARTS 1991)

Na het voltooien van de basis studie, brak in 1989 de tijd aan om met afstuderen bij de vakgroep SOCP te beginnen.

Na bespreking van de mogelijke afstudeerprojecten, was de keuze snel gemaakt: "River Hopping", onderzoek naar de mogelijkheden van openbaar vervoer over water in Rotterdam. Deze opdracht was als gesubsidieerd project door Scheepswerf "Grave" uitbesteed aan de Technische Universiteit Delft. De omvang van het project was echter te groot om als afstudeerproject in 6 – 9 maanden uit te voeren, dus werd besloten dat het afstuderen maar wat langer moest gaan duren.

De hoofdonderdelen van het onderzoek bestonden uit:

- Marktonderzoek
- Onderzoeken van de infrastructuur en omgevingscondities
- Het maken van een transportalgoritme
- Het opstellen van een pakket van eisen voor het vaartuig
- Het maken van een concept ontwerp van het vaartuig
- Het maken van een economische evaluatie

Vanuit de vakgroep SOCP kwam daar de volgende opdracht bij:

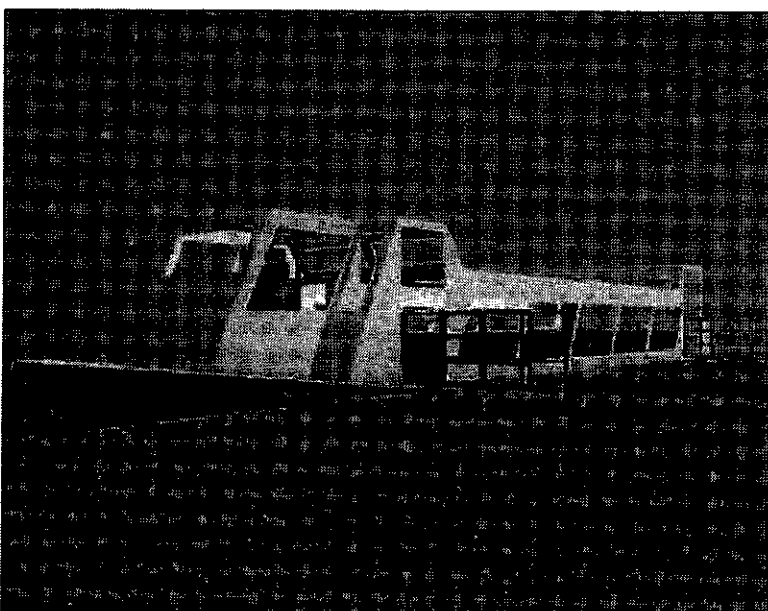
- Het toetsen van de bruikbaarheid van het Medusa tekensysteem voor het maken van een scheepsontwerp.

Met behulp van de heren Saurwalt en de Wilde is onderzocht, wat de mogelijkheden en onmogelijkheden waren van het beschikbare Medusa tekensysteem voor het maken van een 3-D model van het vaartuig.

Tegen de tijd van de afstudeervoordracht, is het Medusa tekensysteem ook nog gebruikt voor het genereren van foto's van het mogelijke ontwerp, om het project te visualiseren.

Voor de afstudeervoordracht werden door Prof. Hengst uitnodigingen naar het bedrijfsleven gestuurd, om tot een realisatie van het project te kunnen komen (o.a. Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, Ministerie van Economische Zaken; Openbaar vervoer bedrijven (RET, ZWN, WN); Regionale kranten (Rotterdams Dagblad, Haagse Courant)

Op de dag van afstuderen, was het project voorpagina nieuws in het Rotterdams Dagblad, en tussen de examen zitting en de examen uitslag, was Radio Rijnmond aanwezig voor een interview voor het regionale nieuws.



Het afstudeerproject heeft ongeveer 2 jaar geduurd, wat ik zelf ervaren heb als een hele leuke afsluiting van mijn studietijd in Delft.

Sjoerd, bedankt voor deze leerzame periode en ik wens jou en mevrouw Hengst een mooie toekomst toe in goede gezondheid.

Djeck

Hulde aan de man met het grijze haar

Sjoerd Hengst is voor mij de man met het grijze haar. Dit is niet zo zeer omdat ik hem niet anders ken dan met deze kleur haar. Het is meer omdat hij in onze boeiende maritieme industrie grijs geworden is en een stukje van die ervaring met mij deelde.

Als maritiem student moest je wel enorm je best doen om professor Hengst niet tegen te komen tijdens je studie. Wanneer je niet naar college ging, vakken bij hem volgde of bij hem afstudeerde, dan maakte je nog geen schijn van kans. Je kwam hem dan wel tegen bij excursies, commissies, borrels en lezingen van de - toen nog zonder K - NvTS. De allerlaatste grijze muis wist hij alsnog te bereiken via zijn regelmatige verschijning in de krant of op de radio en televisie. En wanneer hij je dan ontmoette dan voelde je zijn energie, zijn bevlogenheid en zijn passie voor de scheepsbouw.

Tijdens de William Froude studiereis naar de Verenigde Staten van Amerika (1989) was Sjoerd Hengst mee om de status van zo'n stel maritieme studenten verder te verhogen. Na de bedrijfsbezoeken werd het zeer op prijs gesteld wanneer de professor een dankwoordje uitsprak. Zijn bedankje eindigde vaak met: "These were some words from the man with the grey hair," (en hierbij streek hij dan door zijn haar) "but it is far more important to listen to the students who organised this trip". En zijn studenten werden dan door hem in de hoofdrol geplaatst.

Het samenbrengen van maritieme studenten en maritiem bedrijfsleven is zijn grote drijfveer. Er zijn dan ook heel wat interviews, enquêtes, cases en literatuurstudies door studenten bij werven, reders en toeleveranciers uitgevoerd. De verplichte rapportage en presentatie was de goede stok achter de deur om het project naar de kant te roeien. Voor de deelnemende bedrijven was dit (meestal) ook interessant. Zijn studenten kregen er wel eens grijze haren van maar hebben er toch een goede ervaring aan voor hun toekomstige banen.

Grijs is een wat saaie kleur die doet denken aan regelmaat, wijsheid en ervaring. Wanneer deze eigenschappen echter gecombineerd worden met een enorme energie levert dit vaak spannende momenten op. Want saaiheid is een eigenschap die zeker niet bij Sjoerd Hengst past.



Erik J.B. Snijders

afgestudeerd in november 1991
nu werkzaam als Senior Project Engineer
bij Marine Structure Consultants bv

Optimaal optimisme

Zonder te overdrijven wil ik stellen dat het bij het vak werfinrichting en werfbedrijf (of zoals het tegenwoordig geloof ik heet "productie", als betrof het zielloze fabricage van gebruiksartikelen) om deze twee kernbergippen draait. En niet in de laatste plaats omdat dit door Sjoerd Hengst zowel vakinhoudelijk alsook anderszins ons studenten is bijgebracht.

Ik herinner mij goed dat het bij het vak Werfinrichting en Werfbedrijf, in ieder geval in verslagen en werken van mijzelf, paste om te spreken van optimale verwervingsprocessen, optimaal gebruik van middelen, optimale verwerking van materialen en optimaal gebruik van uren. En wellicht zelfs, in een poging het hoogst bereikbare te omschrijven, optimale efficiency.

In de wetenschap dat de "grote" scheepsbouw (de uitvinder van deze term zou alsnog door middel van een parlementaire enquête commissie publiekelijk ten minste gehoord moeten worden) een verloren zaak voor Nederland was, restte ons, de jonge aanstormende generatie scheepsbouwers niets anders dan ons vastklampen aan het optimale. Het mocht dan niet groot zijn wat we zouden gaan doen, optimaal zou het zeker worden en daarin grootser dan menig supertanker.

Dit waarschijnlijk enige tijd te hebben aangezien, besloot Sjoerd deze term, in ieder geval bij mij, nader aan de tand te voelen. De tijd van afstuderen was inmiddels aangebroken en eigenlijk paste deze vakinhoudelijke discussie niet in mijn vastberaden optimisme om de voor het afstuderen gestelde termijn te gaan halen.

Kernpunt van de discussie betrof het concept dat optimaal alleen afgemeten kon worden aan objectief vast te stellen criteria. Iets wat voor een van scheepsbouw idealen vervulde jongeling even blasé was als een even wetenschappelijke benadering van het geloof. Men geloofde in optimaal of men deed dit niet. Alles wat men deed, deed men voor het optimale en in het optimale deed men alles. Optimaal kende geen maat, laat staan dat optimaal kon worden afgemeten aan wat wij mensen ooit hadden kunnen bedenken.

Optimaal was ons optimisme. Kon het nog maar optimaler, dan zou scheepsbouw in Nederland weer glorieuze tijden tegemoet kunnen zien. Nee, geen "Grote" scheepsbouw, die tijd was immers voorbij zo werd gepredikt, maar in optimaal geproduceerde kleinere, speciale schepen. Scheepsbouw waaraan wij een bijdrage gingen leveren.

Maar zoals in elke geloofsleer, bestaat het ware in de ondervraging van het theorema, hoewel er zullen zijn die dit willen bestrijden. En juist hierom werd in de door mij ingediende stukken bij elke verwijzing naar optimaal consequent de kanttekening "waartegen?" gezet. En grootser had deze kanttekening niet kunnen zijn. Want in al zijn eenvoud gaf hij aan dat optimaal niet optimaal betekende, maar het - bewust of onbewust! - stellen van een doel. En in dat stellen van een doel kan men zich geen groter optimisme vervat denken.

Naast de "Grote" scheepsbouw, worden inmiddels ook kleinere speciale schepen elders met verve, en wellicht ook optimaler, gebouwd en blijkt dat optimaal produceren overtroffen kan worden door andere, vaak van overheidswege bepaalde sturing van productie. Maar het hervonden optimisme, ingegeven door beschouwing van het optimale, vormde voor mij een belangrijker aspect van het afstuderen dan, met alle respect, het onderwerp zelf. En het kenmerkt en siert de ware leermeester om dit op deze manier te kunnen onderwijzen.

Sjoerd, dank je wel!

Hans Karel Stam
Adjunct Directeur
Vuyk Engineering Groningen B.V.

“.... dus lever het eind deze week maar in!”

Over het streven naar perfectie en andere wijze lessen.

....Met deze woorden liet Sjoerd mij de paniek om het hart slaan. Daarvóór hadden we uitgebreid gesproken over de Nederlandse scheepsbouw in het algemeen en mijn vorderingen met mijn afstudeerscriptie in het bijzonder. Sjoerd beëindigde dit gesprek met de woorden: “Fer, het is goed om naar perfectie te streven, als je maar beseft dat je het nooit zult bereiken!”. Nog nauwelijks bekomen van deze wijsheid vulde Sjoerd de stelling aan met de woorden uit de titel. Daar kon ik het mee doen.

Bovenstaande anekdote zegt iets over mij; Sjoerd had het (uiteraard) goed gezien, ik wilde altijd graag de allerlaatste puntjes op de i hebben. Door mij op deze wijze voor het blok te zetten, dwong hij me om mijn eigen norm bij te stellen. Ik had ineens nog maar enkele dagen (en nachten) om mijn afstudeerwerk af te ronden terwijl ik enkele weken dacht nodig te hebben. Deze les van Sjoerd heeft niet alleen indruk op mij gemaakt, anders had ik het me 9 jaar na dato ook niet meer kunnen herinneren, maar heeft me ook een beetje veranderd.

De anekdote zegt echter nog meer over Sjoerd zelf. Het toont zijn grote betrokkenheid bij het wel en wee van ‘zijn’ studenten. Naast scheepsbouwkennis was hij altijd bereid om een stukje levenswijsheid over te brengen. Als een soort coach hield hij studenten (ongevraagd) een spiegel voor en confronteerde hen met hun eigen gedrag, normen en waarden. Dit zijn natuurlijk zaken die in de ‘echte’ wereld vaak van nog groter belang zijn dan inhoudelijke scheepsbouwkennis. In zijn praatje bij een diploma-uitreiking schetste Sjoerd steeds een beeld van de student in kwestie, en vulde dit aan met de nodige vaderlijke adviezen. Dit houdt overigens niet op na het afstuderen. Het is tekenend dat Sjoerd nog steeds contact heeft met een groot deel van zijn oud-studenten. En ook in gesprekken met hen (ik spreek uit ervaring!) kan hij het niet nalaten om zijn mening en goede raad te verkondigen. Velen van hen houden na hun afstuderen niet alleen met Sjoerd, maar ook met zijn vrouw Cathérine contact. Hoeveel hoogleraren in Nederland kunnen hem dat navertellen?

Naast bovenstaande anekdote, die in mijn geheugen staat gegrift, is er een aantal momenten die elke afstudeerder van Sjoerd zich waarschijnlijk kan herinneren. Het eerste gesprek met Sjoerd. Na een wat bars: “wat kom je doen?” en een aarzelend antwoord: “ik wil bij u afstuderen”, klonk een onduidelijk “zo,.....”. Op dat moment schiet de gedachte aan andere afstudeerrichtingen door je hoofd. Maar even later wist hij je weer razend enthousiast voor het vak te maken. Naast een aantal verplichte nummers zoals robotica, organisatie psychologie en lastechnologie, was alles mogelijk. “Je krijgt waarschijnlijk nooit meer de kans om alleen maar die dingen te doen die je leuk vindt. Grijp hem dus nu het kan.” De mogelijkheden voor een echte scheepsbouwer werden even geschetst: “alles is mogelijk, een echte scheepsbouwer kan namelijk alles.”

Op studiereis via de MATSO-connectie. Ik herinner mij dat men het in de U.S.A.. waar wij op studiereis waren, maar onbegrijpelijk vond dat studenten een dergelijk project geheel zelfstandig tot een goed einde wisten te brengen. Dan stond Sjoerd, die uiteraard de nodige hulp had geboden bij de organisatie, trots te glunderen. “Zo doen we dat in Delft”, sprak hij dan en de toehoorders waren onder de indruk. Op diezelfde reis hebben wij ook kennis gemaakt met zijn vrouw Cathérine, die met onze groep meeging. Het is leuk om te zien dat zij net zo betrokken was bij de groep als Sjoerd, en zijn afstudeerders inmiddels net zo goed kent. Tijdens onze reis hebben wij eindelijk de gelegenheid gehad om Sjoerd aan te spreken op zijn uitspraken. Ik herinner mij niet meer exact wat er is gebeurd, feit is dat Sjoerd zich met dingen had bemoeid waar hij zich niet mee had moeten bemoeien en voor straf een pint of beer ad fundum diende te legen. Aldus geschiedde, met de woorden: “dat valt niet meer mee jongens, als je wat ouder wordt....”

Al geruime tijd waart het gerucht rond dat Sjoerd Hengst de TU Delft zal gaan verlaten. En stevast volgt de vraag wie hem dan zal opvolgen. Het zal niet eenvoudig zijn iemand te vinden die eenzelfde positie zal kunnen innemen in zowel de wereld van de TU als de scheepsbouwwereld daarbuiten. Nu is dan eindelijk het moment van afscheid aangebroken. Ik wens Sjoerd en Cathérine een heel gelukkige tijd samen, nu Sjoerd meer tijd heeft. Overigens ben ik ervan overtuigd dat we Sjoerd nog met regelmaat in de scheepsbouwwereld zullen tegenkomen. Graag zal ik op die momenten weer met hem bijpraten. Tenslotte wil ik deze kans aangrijpen om nu Sjoerd eens een wijsheid mee te geven:

*“Als je rijst kookt,
beseft dan dat het kokende water je eigen leven is”.*

Oude Zenmeester

Fer Tummers

Amsterdam, augustus 2001

Geachte Professor Hengst,

Tussen uw afstudeerders zal ik een vreemde eend in de bijt zijn geweest. Ik ben geen scheepsbouwer, maar een werktuigbouwer met een bedrijfskundige afstudeerrichting. Ik was op zoek naar een hoogleraar die mijn afstudeerwerk mede wilde begeleiden, vanuit de faculteit Werktuigbouwkunde & Maritieme Techniek. Op aanraden van Professor Malotaux heb ik een eerste afspraak met u gemaakt. Vervolgens ben ik via u aan mijn afstudeerproject gekomen: een onderzoek naar de haalbaarheid van geautomatiseerd document management in scheepsbouw. Het onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van Tandem Computers in Hoofddorp. Het werd door u -samen met Prof. Malotaux- begeleid.

Wat mij opviel tijdens de vele gesprekken met u ter begeleiding van mijn afstudeerwerk was de 'ijzeren logica' waarmee opgaven en problemen werden benaderd. Eerst zorgvuldig bekijken en begrijpen hoe de dingen in elkaar steken en met elkaar in verband staan, en op deze wijze de zaken terugbrengen tot hun essentie. Dit hield vaak in dat zij pasten op de achterkant van een bierviltje.

Halverwege mijn afstuderen kreeg ik van u een A4-tje, waarbij u de woorden sprak: 'Dit schema geef ik aan al mijn afstudeerders'. Het was een methodiek voor probleem-oplossing, enigszins scheef gekopieerd. Op dat moment had het de kracht van een toverspreuk: nog onbegrijpelijk, maar het riep bij mij de sensatie op iets groots en alomvattends op het spoor te zijn. En aan het eind van het afstuderen... was elke stap inderdaad te begrijpen en in dit schema onder te brengen. Ik ben het blaadje nadien kwijtgeraakt. Wellicht is dat beter: het is de bedoeling dat dit soort schema's in het hoofd zitten en niet op papier blijven staan.

Dit is, geloof ik, het belangrijkste wat ik heb geleerd tijdens mijn afstudeerproject en mijn hele studie. Het zijn twee lessen die ik dagelijks in de praktijk breng: een methodische aanpak en logisch redeneren.

Met vriendelijke groet, hoogachting en dank,



Emil Fraai.





Het aantal treden naar Boedha is oneindig. (India, 1988)

De kennismaking met Professor Hengst.

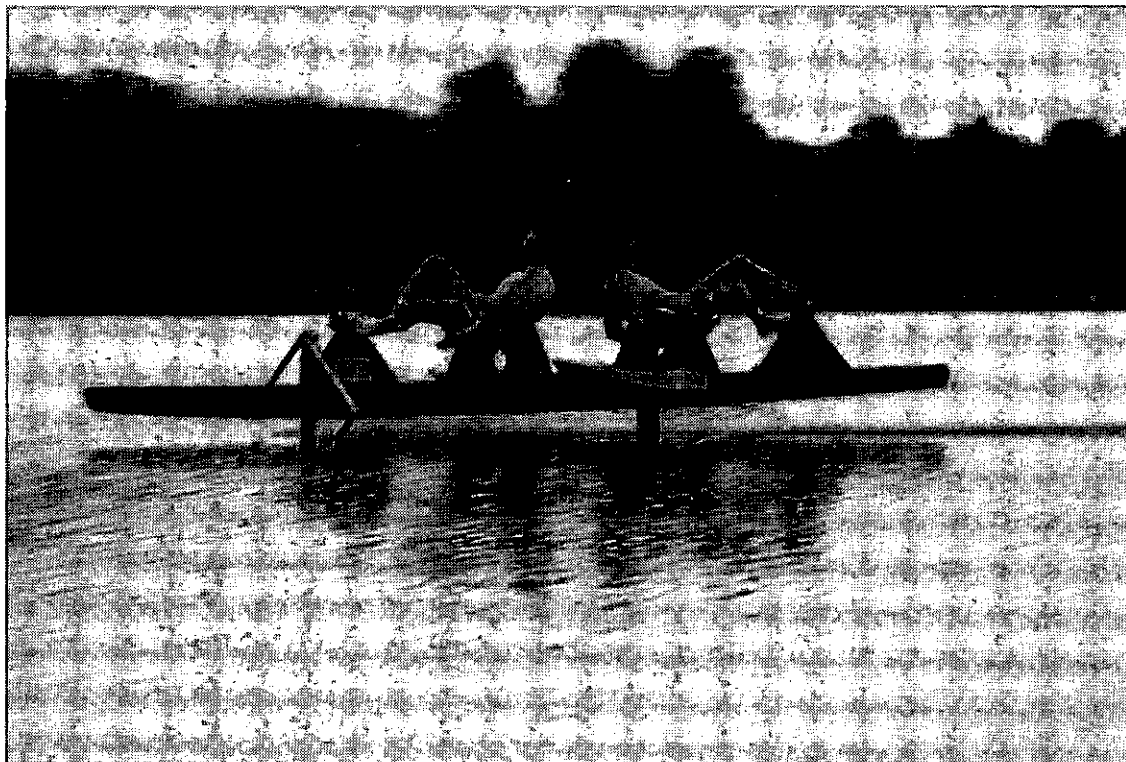
Het eerste jaar:

Een wat streng ogende professor Hengst geeft college.

Het derde jaar:

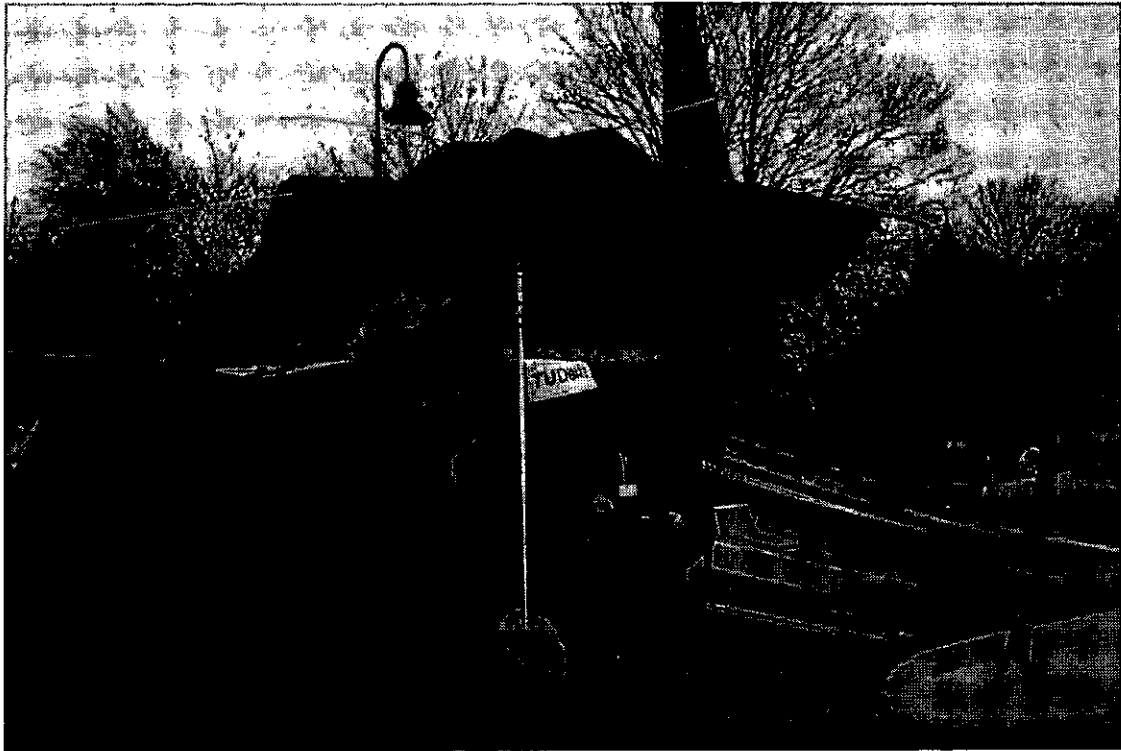
Met de MATSO-constructie creëert professor Hengst mogelijkheden om een studiereis te maken. Geld verdienen voor MATSO binnen het Nederlandse bedrijfsleven. Gesubsidieerd door MATSO het buitenlandse bedrijfsleven leren kennen.

Met behulp van professor Hengst wordt via MATSO een weg gevonden om een innoverend waterfiets project van de grond te trekken.



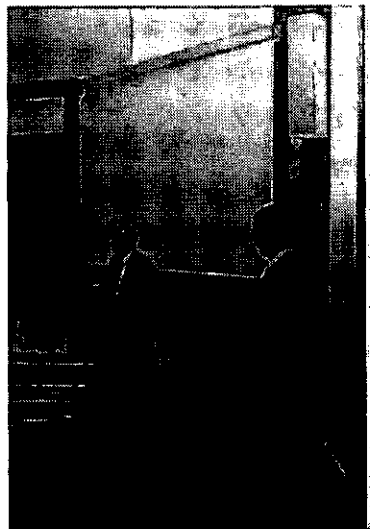
Het vierde jaar

Professor Hengst als een enthousiaste Waterbike Regatta bezoeker (in Gdansk, Polen).



Het zesde jaar:

Professor Hengst als een afstudeerprofessor die zelfwerkzaamheid en het op eigen benen staan, hoog in het vaandel heeft.



Het zevende jaar:

Na het afstuderen mag je professor Hengst **Sjoerd** noemen

Sjoerd, Bedankt

En succes met meer vrije tijd

Rick Maliepaard

In mijn herinnering is prof. Hengst de man van het taboe op de onbewezen stelling. Het is voor iemand met een 'wetenschappelijke' baan misschien ook wel noodzaak om dat credo aan te hangen, maar dat beeld is voor mij wel erg sterk blijven hangen. Behalve de 'onbewezen stelling' staat prof. Hengst in mijn geheugen ook gewoon als een zeer kritische professor te boek, met weinig tijd en veelal (eigenlijk altijd) behoorlijk wat commentaar. Kortom geen gemakkelijke man dus. Wellicht dat onderstaande anekdote deze stelling aannemelijk kan maken (de term bewijzen mag in dit verband niet gebruikt worden natuurlijk).

Net als -zo ik veronderstel- elke afstudeerder van Hengst kreeg ik bij het begin van mijn afstudeerproject 2 weken de tijd om mijn eigen project op te zetten en te plannen. Alles volgens de methodologische aanpak van De Leeuw en op niet meer dan een A4-tje. Ik had me die 2 weken (nu heb je überhaupt die tijd niet) suf gepiekerd, gepraat en me vooral krom gebogen over hoe die aanpak te formuleren, want ook toen was me reeds bekend dat je niet met een ongestaafde bewering op de proppen kon komen. Het was me ook bijna gelukt, maar ik had er één stelling in staan en wel de eerste zin om het verhaal in te leiden. Hoe kreeg je anders een begin aan het verhaaltje.

Toen het moment was aangebroken om het opzetje te bespreken boog Professor Hengst zich over het A4-tje, las een klein stukje en keek me over zijn bril aan. Vervolgens pakte hij een rood schrijvende pen en zei: 'Dit is een stelling, ik ga alle stellingen in dit stuk onderstrepen'. Ik dacht toen nog dat het met het opzetje wel goed kon komen, er stond maar één stelling in. Dat was natuurlijk een aanname waarvan het tegendeel in de navolgende minuten pijnlijk duidelijk aangetoond zou worden. Ik kan me de rest van dat uur niet meer tot in detail herinneren en wil u er ook niet mee vervelen, maar het rood onderstrepen bleef niet alleen beperkt tot stellingen. Ik besef nu dat professor Hengst na het lezen van die eerste zin ook nooit had kunnen zeggen wat hij allemaal zou onderstrepen, dat past niet in een dag. Maar hij had eenvoudigweg kunnen volstaan met te zeggen wat hij allemaal niet zou onderstrepen, namelijk de punt aan het einde van een zin.

Ik weet nog wel dat ik na dat uur weer buiten op de gang stond en nog wat beduusd naar dat opzetje keek dat ik in mijn hand hield. Elke zin en nagenoeg elk woord was rood onderstreept danwel door-gestreept. De ruimte tussen de alinea's en tussen de regels stond volgeschreven met aanpassingen. De gehele kantlijn zowel links als recht alsmede de ruimte bovenaan en onderop het blaadje was gebruikt voor commentaar en ook de hele achterkant van het A4-tje was voor dat doel bemut. Net als dat andere A4-tje met aantekeningen van het gesprek dat ik mee had gekregen. Maar het was allemaal zo slecht nog niet want voordat ik zijn kamer verliet zei Hengst nog: 'Zo, we zijn op de goede weg'. Zelfs de slechtste hond heeft zo af en toe een klopje nodig, bedacht ik me nog.

Ik meen dat ik de stelling opgeworpen in de eerste alinea aannemelijk heb kunnen maken. En ik kan eraan toevoegen dat ik nog herhaaldelijk aan dit voorval heb terug gedacht en denk, ...altijd met genoegen. Want u zou bijna mogen denken dat afstuderen bij Hengst een straf was, maar het tegendeel is juist het geval. Het was een zeer leerzame tijd en voor mij zeer belangrijk voor mijn ontwikkeling. Zoals een oudere 'Hengstiaan' ooit eens zei: 'Hengst is van alle profs de beste keus als voorbereiding op het bedrijfsleven'.



Vincent van der Horst

Geachte professor, beste Sjoerd,

Tijdens mijn studietijd heb ik je steeds ervaren als een niet te vermijden plezierige persoonlijkheid. Dat heb ik kunnen merken in jouw betrokkenheid bij vele activiteiten. Je begaf je daar niet snel op de voorgrond, maar achter de schermen gaf je volle medewerking. Een steun in de rug die het resultaat een enorme stimulans gaf. Dit deed je echter nooit zonder te zorgen dat bij de uitvoerenden enige twijfel en spanning bleef bestaan over de haalbaarheid van het "project". Daardoor ontstond er steeds een sterke stimulans tot eigen initiatief en tot het opleven aan de gestelde verwachtingen.

Ik denk dat ik hiermee misschien een voor jou algemeen geldende uitspraak doe, maar in mijn geval denk ik aan de studiereizen naar de USA en naar Italië en Joegoslavië, mijn tijd als secretaris van onze stichting MATSO, de vele werkprojecten en natuurlijk Delft Waterbike Technology. DWT is nog steeds een bloeiend geheel maar voor mij was het Flying Colours project het hoogtepunt. Ontwerptechnisch een zeer spannend project maar wel beloond met studiepunten bij diverse vakgroepen. Financieel gezien een spannende onderneming, was er tot die tijd sprake van een project omzet van honderden tot duizenden guldens, nu werd dat vertienvoudigd. Mede dankzij jouw begeleiding raakten we thuis in de wereld van onderzoekssubsidies en wisten we zelfs de grote scheepsbouwers te betrekken bij dit innovatieve project. Zo maakte je ons thuis in de ware wereld van de scheepsbouw. Daar waar tiptop techniek en ontwerp een voorwaarde zijn maar het onderscheid wordt gemaakt door economische factoren als kosten, financiering, subsidiering en de support bij de grote spelers van overheid en bedrijfsleven. Het belang van goede persoonlijke contacten werd ons duidelijk gemaakt. En dit was juist het mooie van de jaarlijkse Internationale Waterbike Regatta's. Op en top gelegenheid om nieuwe contacten op te doen, misschien was het wel het hele bestaansdoel van het evenement. Het was ook altijd prachtig om elkaar bij die gelegenheid te spreken en het project te evalueren.

Ook tijdens mijn afstuderen was er weer die stijl van volledig loslaten, zelf richting laten bepalen en met enige kritische bemerkingen een aanzet geven tot volledige inzet en zelfstandige richtingsbepaling. Een goede voorbereiding op 't echte werk.

Misschien nog belangrijker dan het bovenstaande is de passie voor de scheepsbouw die je aan al je studenten mee hebt gegeven. Dit kwam niet in het minst door je tomeloze inzet om de studierichting Maritieme Techniek in breed perspectief te promoten. Het droeg bij aan het gevoel van trots, dat zo goed voelbaar is onder de Delftse scheepsbouwers.

Na een prachttijd in de coasterbouw bij Scheepswerf Pattje en de Volharding Groep werk ik nu bij mijn tweede werf. Bij de Vries Scheepsbouw in Aalsmeer zoeken we constant naar de perfecte balans tussen efficiënte bedrijfsvoering en de allerhoogste eisen aan kwaliteit. Het is het Mekka voor de echte vakman en een grote uitdaging voor een 'Hengst'-man. Ik hoop je daar snel eens te ontmoeten.

Zoals je weet is er ook nog iets anders naast scheepsbouw. Inmiddels ben ik neergestreken in het mooie Noord-Hollandse Heiloo en geniet ik van mijn vrouw en zoontje. Het managen van een gezin met twee carrières en familielevens is nu de dagelijkse uitdaging.

Sjoerd, ik kan me bijna niet voorstellen dat je al met emiraat gaat en hoe dat nu verder moet! Is er dan nu tijd voor die nieuwe werf?

Ik wens jou en je vrouw het allerbeste toe,

Hartelijke groet,

Jen Wartena
Vrieswijk 3
1852 VA Heiloo
tel 072 5330363
fax 072 5323467



Beste Sjoerd,

Zojuist komt de officiële uitnodiging binnen voor je afscheidsrede getiteld "5000 jaar schoon schip". Vorig jaar sprak je er al over, maar nu is het dan echt een feit. Ongetwijfeld een afscheid met een lach en met een traan, zoals de bemanning van schepen, die afscheid nemen van familie en op de kade worden nagewuifd. Enerzijds verheugd om met de maten over de wereldzeeën te zwalken, anderzijds bedroefd om het afscheid van hen die dierbaar zijn. De titel van je afscheidsrede toont eens te meer je horizon aan en je zal dit moment zeker niet onbenut laten om een uitgesproken visie op de toekomst te geven.

Enkele weken geleden ontving ik van je steun en toeverlaat Ria Nieuwland een uitnodiging om een bijdrage te leveren aan een boekwerk ter ere van je afscheid. Met veel plezier heb ik dan ook mijn gedachten laten gaan over professor Hengst, zoals ik je een groot aantal jaren in verschillende gedaantes heb mogen leren kennen. Mijn eerste herinneringen gaan terug naar mijn periode als voorzitter van de studievereniging "William Froude", de stichting Matso, de activiteiten ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de Technische Universiteit Delft, deelname aan de maritieme vakbeurs Europort in de RAI, later gevolgd door herinneringen als docent, hoogleraar en afstudeerbegeleider.

Voor mij een bijzondere en belangrijke periode waarin ik de gelegenheid heb gehad om je in velerlei gedaantes te leren kennen. Wat mij daarbij altijd getroffen heeft is het feit dat je liefde voor de maritieme industrie altijd centraal heeft gestaan. Een liefde die je bij nacht en ontij op studenten, het bedrijfsleven, de overheid, de wetenschap en je collegae aan de TU Delft hebt overgedragen. Daarnaast een liefde voor studenten, jonge mensen op ontdekkingsreis, die bij jou meer vonden dan alleen antwoord op hun technische vragen. Voor vele heb je een vaderlijke rol gespeeld bij het maken van belangrijke keuzes in het leven. Hierbij stimuleerde je studenten om zich niet alleen in het vakgebied te verbreden, maar zich bovenal sociaal te ontwikkelen.

Ik herinner me nog mijn eerste kennismaking met jou als kersverse voorzitter van het nieuwe Froude Bestuur in 1991-1992. Al snel in het Froude-jaar volgde de uitnodiging voor het jaarlijkse diner bij jou thuis. Een bijzondere gebeurtenis, waarbij wij tot laat in de nacht onder het genot van menig oorlam ademloos naar jouw visie op het (maritieme) leven hebben geluisterd en de visie van Katrien op het leven thuis. Bij de organisatie van vele evenementen konden en kunnen studenten te alle tijden op je steun rekenen, mits je overtuigd werd van het belang. Zonder een degelijk onderbouwd plan, was het niet gemakkelijk om je te overtuigen. Voor mij een belangrijk leermoment, daar ik na enkele "aanvaringen" er in ieder geval voor zorgde om altijd beslagen ten ijs te komen!

Tijdens de organisatie van de vele evenementen in de periode 1991 – 1992 bleek eens te meer hoe belangrijk voor jou de relatie is tussen de maritieme wetenschap, industrie, overheid en de jonge generatie. Tijdens de organisatie van de "First Joint Conference on Marine Safety, Environment and Shipproduction" heb je met vuur en vlam je maritieme netwerk aangespoord om op enigerlei vorm dit grootscheepse en gezaghebbende evenement voor en in Nederland te steunen. Als lid van het organisatie comité heb ik veel van je opgestoken, waarbij ons regelmatige contact niet alleen prettig, maar ook bijzonder leerzaam was. Hierbij stelde je hoge eisen aan de inzet, maar zorgde je er ook voor dat de inspanningen gehonoreerd werden met studiepunten, wat ik toentertijd goed kon gebruiken.....

Niet alleen voor "William Froude" en de faculteit Maritieme Techniek, maar ook binnen de Stichting MATSO was je voortdurend bezig om wetenschap, industrie en studenten op een fiscaal vriendelijke wijze bijeen te brengen. Ook hier kregen studenten de gelegenheid om spelenderwijs de facetten van het "echte leven na de studie" te leren kennen. Met heel veel plezier heb je vele jaren sturing aan de activiteiten van deze belangrijke stichting gegeven en menig ondernemer over de streep getrokken om jonge ambitieuze mensen kennis te laten maken met het bedrijfsleven.

Na deze periode van intensieve organisatie begon een nieuwe episode in mijn leven bedoeld om ook daadwerkelijk de felbegeerde ingenieurstitel te behalen. Een periode waarin je acteerde als docent en afstudeerhoogleraar. Mede dankzij jouw vertrouwen en begeleiding heb ik met veel plezier en in hoog tempo mijn

opgelopen achterstand kunnen wegwerken. De variëteit aan vakken en diversiteit aan onderwerpen die in jouw colleges aan de orde kwamen, doen mij tot op de dag vandaag nog veel dienst, ondanks dat ik nu niet in de maritieme sector actief ben.

Toen ik dan eindelijk in 1994 zo ver was dat ik over afstuderen met je van gedachten kon wisselen, vroeg je resoluut hoeveel studiepunten nog benodigd waren. Samen met je heb ik een plan opgesteld voor de laatste anderhalf jaar, waarbij je mij stimuleerde om niet alleen maritieme vakken te volgen, maar ook bedrijfskundige en aanverwante vakgebieden bij andere faculteiten en de maritieme industrie te leren kennen. Professor Hengst ten voeten uit, die zijn studenten voorbereidde op een leven na de universiteit. Een ambitieus plan, dat uitvoerbaar was, indien stap voor stap alle mile-stones gerealiseerd werden. Ook hier wederom een leermoment, waarin je jonge mensen stimuleerde om zich voor te bereiden op een carrière na de universiteit, waarin heldere deadlines aan de orde van de dag zijn.

De laatste periode aan de TU Delft heb je gefungeerd als afstudeerhoogleraar. In samenwerking met Nedlloyd (Hans Huisman) had je een interessant afstudeerproject geformuleerd, waarbij je zoals gebruikelijk veel vrijheid liet voor de uitvoering. Wederom een project waarin alle facetten van de maritieme wetenschap aan de orde kwamen en waarin jou juist dat element als allround scheepsbouwer enorm aansprak.

Gedurende mijn gehele studietijd heb ik je aangesproken als professor Hengst, tot de dag van mijn afstuderen. Daarna wenste je aangesproken te worden met Sjoerd, geen gemakkelijke overstap na al die jaren.

Mede door jouw inspanningen en enthousiasme heeft de maritieme wetenschap in Nederland en daarbuiten een gezicht gekregen. Voor je studenten een leermeester en inspirator, maar bovenal ook een vader, waarvoor dank.

Sjoerd, ik wens jou, Katrien en je familie een behouden vaart en ben ervan overtuigd dat we de komende jaren nog veel van je zullen horen.

Vaarwel!

Menno M. Holterman



Wangeroog, donderdag 12 juli 2001

We zijn op de goede weg.

Bij jou Sjoerd, moet ik soms denken aan Paul van Vliet. Op zijn LP, Haagsche Dingen, gaat hij terug in de tijd tot zijn oude schooltijd in Den Haag.

Want waar begint de relatie van mensen eigenlijk? Op het moment dat ze elkaar voor het eerst ontmoeten, of eigenlijk veel eerder? Hoe ga je om met het verleden, ervaringen van 30 of 40 jaar geleden?

Ik was er natuurlijk niet maar kan me er wel wat bij voorstellen. Je eerste baan!

Jonge Sjoerd zou het gaan maken in de scheepsbouw. De tijd is enigszins vergelijkbaar met de huidige ontwikkelingen in de E-business wereld. Alles kan en hoorde tot de mogelijkheden en moest dus ook gebeuren. Kom je daar bij je eerste werkgever en zie je daar twee man bezig met het uittekenen van een spant op een staalplaat. Bezig, nou ja bezig, het bakkie koffie was er natuurlijk ook al. Vervolgens aan de slag. Met hamer, meetlint en ponspen worden gezamenlijk, al kruipend over de plaat, de verschillende maten op de plaat uitgezet. Natuurlijk alles goed gecontroleerd aangezien anders de maten "lassers" niet goed uit de voeten kunnen. Immers ander volk en niet in staat even de benodigde aanpassingen te doen. Kortom het halve ritueel opnieuw! Vervolgens kunnen we dan met zijn tweeën, met koord en krijt (opspannen en op het juiste moment loslaten) de benodigde snijlijnen

Je had al genoeg gezien, of eigenlijk te veel! Dit kon veel beter, de brandsnijmachine met de benodigde ponskaarten zouden er komen, en snel ook. Het "bewijs" zou worden geleverd in de vorm van een berekening (kosten, baten, etc.) om vervolgens maar aan de slag te gaan.

De uitkomst was natuurlijk duidelijk, dit is niet goed op zijn pootjes terecht gekomen. De berekening was voor maar 1 persoon te begrijpen: voor jou. Het idee was van de verkeerde persoon: van jou. De werkvloer was onaangenaam verrast, waren zij hier wel in gekend? En hoe dacht de vakbond hierover? Je directe chef had eigenlijk andere dingen te doen, maar heeft het toch maar doorgelezen. Zijn belangrijkste commentaar: "Dat papier van de TH Delft doen we de volgende keer niet meer, we zijn geen wetenschappelijk bureau! Daarnaast lijkt het me verstandig dat ik de onderhandelingen met de leveranciers de volgende keer doe".

Later, wanneer de Haagsche Dingen enigszins geordend zijn, weet Paul van Vliet één ding zeker: wolken komen en wolken gaan. Zal dat ook zo met studenten gaan: studenten komen en studenten gaan?

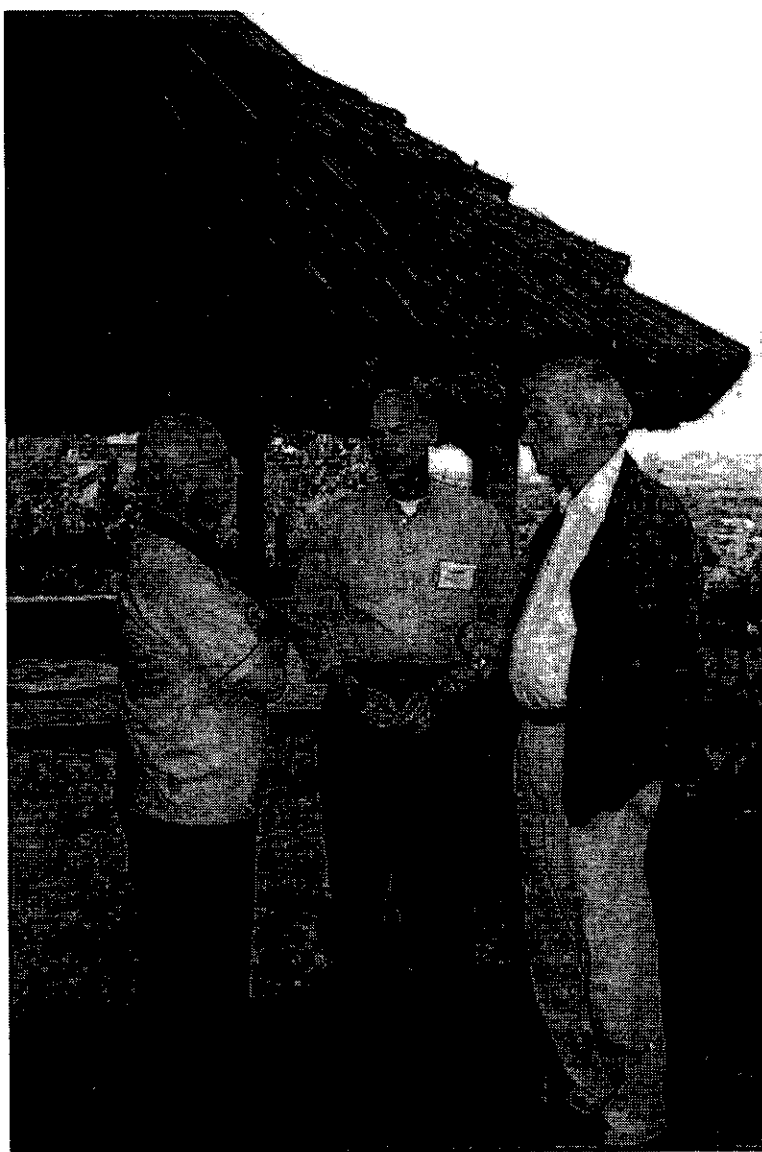
Terug naar nu. Hoe lang kennen we elkaar? Sinds Froude ('91 - '92)? Sinds Binnenvaart in beeld? Sinds mijn afstuderen ('94 - '95)? Soms denk ik langer maar dat zullen de weerspiegelingen uit het verleden zijn.

1995: Ik ben lekker op weg met afstuderen en mag nog één keer bij je langskomen om e.e.a. kort door te nemen. Ter introductie vermeld je dat je alles, maar dan ook alles doorgenomen hebt en dat we het rustig zullen doornemen. Melancholiek voeg je er aan toe dat je dit bij het werk van alle studenten doet en dat moet je dus niet onderschatten.

Wij aan de slag. Razendsnel had het rood de overhand gekregen, uiteraard onleesbaar! Naarmate de bespreking vorderde begon ik er zelfs aan te twijfelen of Nederlands wel mijn moedertaal was. De bespreking werd afgesloten met de korte samenvatting: "We zijn op de goede weg!". Vanaf toen wist ik dat studenten en wolken niet het zelfde zijn. Uiteindelijk ben ik kort daarop toch nog afgestudeerd.

Aan die laatste paar woorden van de bespreking moet ik af en toe nog terugdenken. De laatste keer was vandaag, al twee dagen verwaaid op Wangeroog en op weg naar Helgoland. Dan denk ik maar: "we zijn op de goede weg", immers het oog gericht op het uiteindelijke doel.

Gijs



Aangenaam intermezzo tijdens een congres in Hongarije, 1999

De lessen van prof. Hengst.

In het eerste studiejaar werd mij al ras duidelijk dat u uw uiterste best deed om de liefde voor de scheepsbouw over te dragen op studenten. Flitsende fotorapportages en boeiende verhalen over schepen en scheepsbouw in de hele wereld hielden veel eerstejaars studenten geïnteresseerd en gemotiveerd om verder te studeren.

Tijdens mijn 2e jaar kwam ik middels DWT persoonlijk met u in contact. Als voortrekker van onderzoeksprojecten werden onder uw begeleiding meerdere ontwerp- en bouwtrajecten gestart en tot een succesvol einde gebracht. Elke generatie 'waterfietsfanaten' werd door Hengst gecreëerd en aangezet tot het verzinnen en uitvoeren van de meest bijzondere ideeën. Veel hebben we er van geleerd, nog meer hebben we er plezier van gehad. Op wedstrijden was u niet weg te branden, evenals uw zeer enthousiaste echtgenote trouwens.

Voor het bestuur van William Froude zijn er een aantal beroemde tradities. Een daarvan was het jaarlijkse huisbezoek aan de hoogleraren. Te Hellevoetsluis werd geheel volgens traditie een diner gehouden. Tijdens en met name na dit diner werd heftig gediscussieerd tot vroeg in de ochtend over allerlei wereldse zaken, en in het bijzonder de scheepsbouw.

Het afstudeerproject was de laatste leerzame fase in Delft. Gedurende een periode van een jaar was er intensief contact tussen hoogleraar en student. Meerdere malen werd ik uit moeilijke situaties getrokken door slechts een paar handwenken. Alsof u van te voren al wist welke problemen en vragen komen zouden.

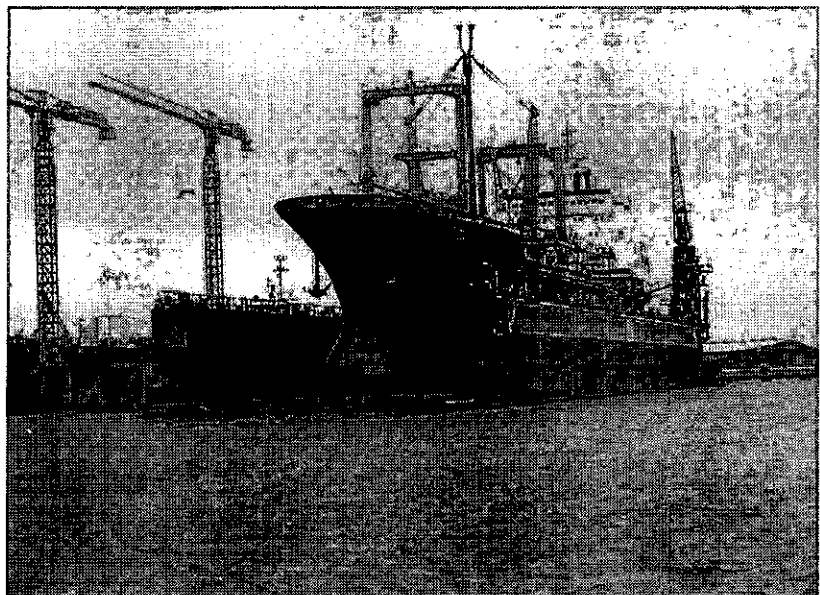
Nu, een aantal jaren later, denk ik nog vaak aan die tijd in Delft. Zeker hier in Groningen, waar ik dagelijks om mij heen de diverse cases uit mijn afstudeerwerk bewaarheid zie worden. Nieuwbouwcasco's komen van ver om hier te worden afgebouwd. Grote modules schip worden buitendijks getransporteerd om daar te worden geassembleerd. Samenwerkingsverbanden tussen werven worden gevormd. Alleen de nieuwe buitendijkse werf is nog niet van de grond gekomen. Hadden we zoiets niet al voorspeld ???

Inmiddels in de andere tak van scheepsbouw probeer ik met de opgedane kennis op het gebied van werfoprichting schepen te repareren en werk ik aan de organisatie van een reparatiewerf.

Motiveren van mensen is hierbij een belangrijk aspect. Een voortrekkersrol zeker vereist. Discussies zijn nodig om tradities te breken en ten slotte moet worden geanticipeerd op komende problemen. Eigenlijk allemaal zaken die u in een paar jaar tijd heeft getracht ons allen bij te brengen.

Sjoerd, bedankt voor deze 'opvoeding'. Veel plezier voor de komende jaren.

Theo Klimp



Koninklijke Niestern Sander, dok 2

St Petersburg, juni 1994

De deelname van Sjoerd Hengst aan de meeste activiteiten van het S.G. 'William Froude' was bijna vanzelfsprekend. Sjoerd stimuleerde altijd alle studenten in hoge mate om naast de studie ook andere bezigheden erop na te houden en juichte het dan ook toe dat de leden van het scheepsbouwkundig gezelschap op studiereis gingen naar Rusland en liet al snel weten ook zelf wel interesse te hebben om mee te gaan. De enige voorwaarde die gesteld werd is dat zijn vrouw mee mocht. De financiering van de reis werd mede mogelijk gemaakt door de stichting Matso, waar Sjoerd ook de geestelijk vader van is.

Tijdens de reis werden vele scheepswerven bezocht. De Nederlandse werven geven soms een aanblik uit vroegere tijden, maar de situatie aldaar was toch wel van een hele andere orde. Je waant je niet in deze tijd. Zowiezo hebben we er niemand aan het werk gezien. Het feit dat de werven alle faciliteiten, tot ziekenhuizen, woningen en scholen aan toe in eigen beheer hebben, geeft al aan dat het bedrijfskundig inzicht afweek van de huidige Westerse begrippen. Naast de vele werven hebben we daar ook de universiteit bezocht.

Na 10 dagen St. Petersburg werd op 5 juli de trein naar Moskou genomen. Op zich al een onvergetelijke ervaring. Deze nachttrein was keurig voorzien van slaapcoupes voor 6 personen. Met enkele medestudenten had ik snel een coupé veroverd met het plan de reis niet in zijn geheel in slapende toestand door te brengen. De coupé was echter nog niet vol en prompt stond Sjoerd bij de deur met het verzoek of er nog ruimte voor hem was. Enige beteuterde blikken tussen de aanwezige studenten kan ik mij nog goed herinneren. De geplande borrel en het urenlang verhalen vertellen zou hiermee wel niet mee door gaan, dachten we.... Sjoerd haalde na zich geïnstalleerd te hebben de eerste fles Wodka te voorschijn. Spoedig waren we met z'n 6-en plus de nodige mensen uit ander coupes die in de deuropening stonden verwickeld in de meest uiteenlopende discussies. Discussiëren met Sjoerd is en blijft een uitdagende, maar vooral leerzame ervaring. 's Nachts werd bij de stewardess van de trein nog afgedongen om een fles champagne te bemachtigen. Wellicht was het omdat Sjoerd deze nacht gescheiden van zijn vrouw moest slapen dat wij pas een uur voor aankomst in Moskou (6 uur 's ochtends) niet helemaal nuchter meer horizontaal gingen. We waren veruit de laatste coupé die gingen slapen. Onze angst vooraf dat het een saaie avond en een goede nachtrust zouden worden bleken meer dan ongegrond. Sjoerd toonde zich de grootste gangmaker. Het is in ieder geval veruit de leukste en gezelligste nacht van de Rusland-reis geworden. Tijdens de rondtour door Moskou in een bus bleek een deel van het reisgezelschap niet volledig bij de les te zijn. Ook onze hoogleraar zat al knikkebollend naast zijn vrouw. Misschien moeten we die rondtour nog maar eens over doen.

Sjoerd, naast deze ervaring met jou zijn er nog vele andere herinneringen die mij zeer goed bij zijn gebleven, al zijn het maar de urenlange discussies op je kamer tijdens mijn bestuursjaar bij Froude en tijdens mijn afstuderen. Vaak kwam ik om 17.00 uur nog even bij je langs om iets te vragen en gingen we pas laat weg. Ik heb het contact altijd zeer leerzaam en waardevol gevonden. Ik ben er van overtuigd dat de scheepsbouw-wereld en in het bijzonder de opleiding Maritieme Techniek je ongelofelijk zullen missen.

Ik wens jou en je vrouw het allerbeste toe in de komende jaren.

Maarten van Marle
Student 1990-1997



Tussen land en zee ligt altijd de branding

Archimedes had het er al over; drijven is meer een kwestie van volume dan van dichtheid. Hoe anders kunnen stalen schepen drijven? Staal is tenslotte een stuk zwaarder dan water. Wie heeft het dan ook in zijn hoofd gehaald om op een gegeven moment stalen schepen te gaan bouwen?

Hout is een logisch constructiemateriaal. Het drijft van zichzelf. Het is (was) ruim voorhanden. Het is eenvoudig te winnen en eenvoudig te bewerken. Daarnaast is het licht en sterk.

Welke factoren zijn van belang geweest bij de overgang van hout naar staal? Zoals bij vele ontwikkeling is hier sprake van wisselwerking tussen wetenschap, techniek en economie. "Economy of scale" blijft van kracht. Als je meer lading mee kunt nemen per trip, verdient je meer geld. Zo simpel is het in wezen. Meer lading betekent een groter schip, een hogere investering: een groter risico. Het heeft dus ook nadelen.

Als dan blijkt dat voor een 10% groter schip een minder dan 10% hogere investering vereist is, blijkt geld goed voor de motivatie te zijn. Grotere schepen waren het gevolg. Eerst bouwt men verder op bestaande concepten. Tot de grenzen die een constructiemateriaal met zich mee brengt worden bereikt. Op een bepaald moment konden schepen niet groter worden. Een radicale omslag was nodig.

Ondertussen staat de rest van de wereld niet stil en staal blijkt ook als constructiemateriaal ongekeerde mogelijkheden met zich mee te brengen. Het is dan ook eenvoudig te winnen en eenvoudig te bewerken. Alleen licht?????

En toen kwam Archimedes om de hoek. Het gewicht van een stalen doos met lucht is gelijk aan het gewicht van het water dat door de doos wordt ingenomen. De doos drijft! Het stalen schip is geboren!

Niet alleen Archimedes had zijn eigen wijze van naar de dingen kijken. Ook professor Hengst wist door zaken anders te benaderen dan gebruikelijk is, soms tot onverwachte resultaten te komen. Illustratief hiervoor is het volgende voorval:

"Wat is het meest vriendelijke dier?"

"Een koe!"

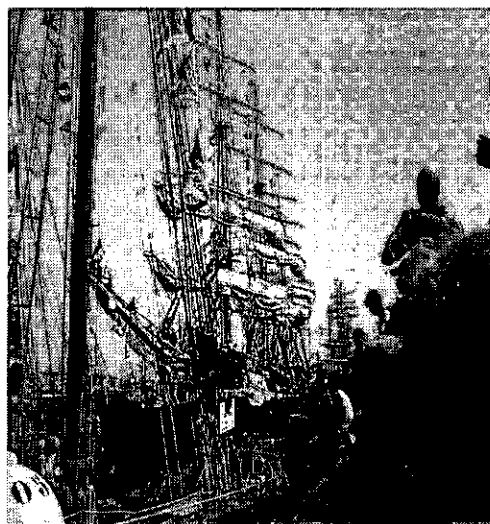
"Hoezo een koe?"

"Heeft u wel eens een koe in haar ogen gekeken?"

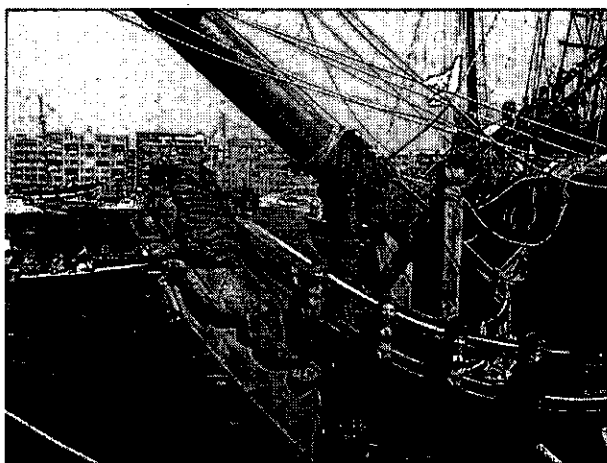
"Het meest vriendelijke dier is een kraai, want die heeft geen natuurlijke vijanden!"

Hoewel 'vriendelijk' wat mij betreft een individuele eigenschap is en zodoende nauwelijks toepasbaar als kwalificatie van een hele soort, is het argument 'natuurlijke vijanden' in dit verband niet voldoende omdat er een hele Ark gevuld kan worden met dieren zonder natuurlijke vijanden. Verder wordt je, volgens mij, zonder natuurlijke vijanden een behoorlijke arrogant beest.

Zoals Archimedes in bad tot opzienbare ontdekkingen kwam, kan een ieder in de omgeving van professor Hengst tot opzienbare ontdekkingen komen. Een uitspraak hoeft gevoelsmatig niet waar te zijn, zolang deze maar met argumenten ondersteund kan worden en niet direct op basis van ervaring



ontkracht. De bewijslast ligt aan degene die niet in je stelling gelooft.



Wat kan 6 jaar universiteit bijdragen aan dit moreel dilemma. In een ding word je een kei op de TU: analyseren. Een mooi woord voor het terugbrengen van een probleemstelling tot de bepalende factoren en bijbehorende parameters, zover deze van belang zijn binnen de systeemgrenzen. Daarbij voegen we een sausje gebaseerd op een methodologische aanpakwijze. Dit geeft je de gereedschappen om ofwel de stelling te bewijzen of te ontcrachten, zover de stelling binnen het afsprakenkader oplosbaar is.

Terug naar de stelling:

⇒ *Het meest vriendelijke dier is een kraai.*

Voor de verdere analyse gaan we uit van de volgende regel uit de logica:

Als A zit in B, en B zit in C; dan zit ook A in C, ofwel Als $a < b$ en $b < c$; dan $a < c$.

De stelling in een vergelijking uitgeschreven wordt:
vriendelijk(dier) is maximaal voor dier = kraai, ofwel:
 $d \text{ vriendelijk} / d \text{ dier} = 0$, als dier = kraai.

De eerste afgeleide van vriendelijkheid is nul voor een kraai.

Wat is die eerste afgeleide van vriendelijkheid? Boekenkasten zijn volgeschreven over dit onderwerp (aanraders zijn De Bijbel en Origin of Species); maar ik houd het op de grootte van je sociale territorium. Anders dan de term doet vermoeden, geldt: des te kleiner je sociale territorium des te socialer je bent. Kuddedieren staan dicht bij elkaar en hebben individueel weinig ruimte; een klein territorium dus. De grootte van het territorium zegt iets over de afstand die anderen moeten bewaren, zodat je jezelf niet ongemakkelijk voelt. Bij je geliefde kan het sociale territorium negatief worden.

Uit BINAZ tabel 56-II halen we de grootte van het sociale territorium; opgegeven in meters.
Voor koeien (Fries, zwart-bont) geldt een diameter van 2,04 meter.
Voor kraaien (Europese kraai) geldt een diameter van 7,14 meter.

De verdere bewijsvoering laat ik graag over aan de wiskundig biologen onder ons. Echter een ieder zal zien dat op basis van deze gegevens een kraai nooit vriendelijker kan zijn dan een koe.

Hoe kan het ook anders; *“Heeft een koe wel eens in uw ogen gekeken?”*

Ronald Takken, augustus 2001

Ir. Arno van Boheemen

In 1991 begon ik aan de studie Maritieme Techniek in Delft. Na vier jaar studeren had ik ongeveer twee studiejaar afgerond. Maar toen kwamen de keuzevakken aan bod. En die waren een stuk interessanter dan de meer algemene theoretische vakken in de eerste twee jaar. Ik had gekozen voor zowel bedrijfskundige-, economische- en 'echte' scheepsbouwvakken (zoals ontwerpen van schepen).

Dit had tot gevolg dat ik vakken steeds vaker in 1 keer haalde en dus wat sneller opschoot zodat ik in januari 1997 kon beginnen aan mijn afstuderen.

Via prof. Hengst kwam ik bij scheepswerf de Merwede terecht voor het project ROBUUST.

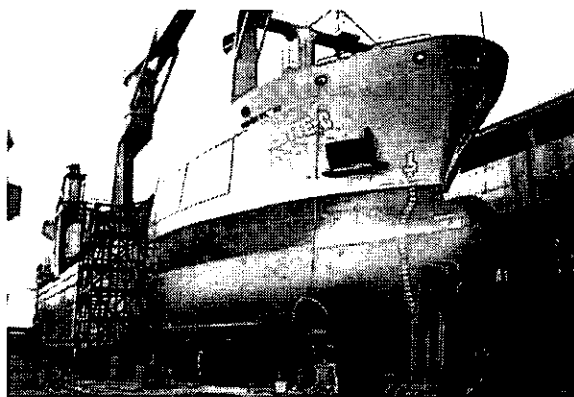
Het project had tot doel de toepasbaarheid van robots in de Nederlandse scheepsbouw te onderzoeken. Dit onderzoek heeft zich gericht op de mogelijkheden en daarbij optredende gevolgen van robotisering in de Nederlandse scheepsbouw. En als voorbeeld zijn de gevolgen van twee specifieke robotsystemen op het productieproces van de Merwede onderzocht.

Ik heb mijn afstudeerwerk met veel plezier gedaan en ben in september 1997 afgestudeerd.

Ik ben nu alweer een aantal jaren werkzaam op de project afdeling van Damen Shipyards Hoogezand. Ik houd mij vooral bezig met het uitvoeren van ontwerpberoeeningen voor een grote diversiteit aan scheepstypen waaronder:

- Heavy Lift vessels
- Olie- en chemicaliën tankers
- RoRo schepen
- Hopperdredgers
- Droge ladingschepen

Deze schepen worden dan al of niet gebouwd in Roemenië, Oekraïne of China (zie foto's) en eventueel afgebouwd in Hoogezand (mits ze niet breder dan 16 meter zijn).





“Een planning is om aan te passen,” zo sprak eens een wijs man. Ervaring heeft geleerd dat deze theorie met de praktijk overeenkomt, mijn afstudeerdatum is verschoven naar een dag die later valt dan de dag waarop u met emeritaat gaat. Omdat het verschil tussen beide dagen verwaarloosbaar klein is, en gelukkig staat de wetenschap toe dat details ten behoeve van de duidelijkheid mogen worden verwaarloosd, gedraag ik me nu in dit boek als een zojuist afgestudeerde student. Als hekkesluis van de afgestudeerden zou ik toch graag wat met u willen delen. Zoals een jaarclub op de studentenvereniging Sint Jansbrug zichzelf de naam “Het leven is geen krentenbol” gaf, zo zou ik hieronder duidelijk willen maken dat het leven niet als een varende zeilboot te zien valt maar ook dat deze modellering het wel heel dicht benadert.

Mijn ervaring met zeilen is zeer beperkt. Als Brabants jongetje ben ik zelden met boten in aanraking gekomen, laat staan dat ik ooit had gezeild. Dat dit met beide benen op de grond staan niet meer mogelijk was, bleek tijdens het eerstejaars-weekend van het welbekende Scheepsbouwkundig Gezelschap “William Froude”. Onwennig stapte ik die zondag in een zeilboot om deel te nemen aan de traditionele zeildag-zondag. Hoewel er bij de Delftse studenten continu tradities ontstaan en verdwijnen, heeft deze traditie tot op heden standgehouden. Als de leek in de boot genoot ik van het heerlijke zonnetje en de staalblauwe lucht en liet ik mijn vrienden het zeilwerk doen. Een jaar of wat later is me dat zeilen steeds meer gaan boeien en ben ik zeillessen gaan nemen. Op basis van deze ervaringen heb ik de volgende gedachtenexercitie bedacht.

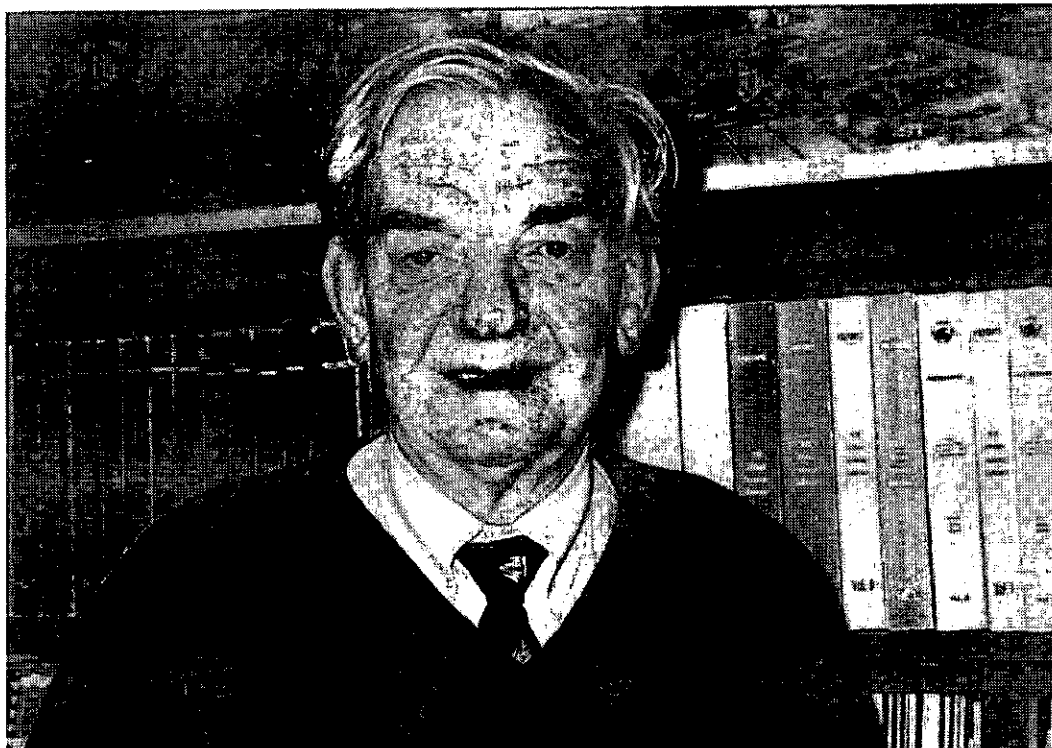
In tegenstelling tot de schepen waaraan bij maritieme techniek aandacht wordt besteed, kent een zeilboot alleen de wind als voortstuwingsbron. Daarmee is de zeilboot afhankelijk van de grillen van de wind. Aan de hand van de stuurkunsten van de roerganger zal de zeilboot verder of minder ver komen. Beeldt u eens in dat iemand als roerganger richting geeft aan zijn leven en dat de koers en voortgang door omgevingsinvloeden in de vorm worden beïnvloed. Naast het roer heeft de stuurman de zeilen die hij met behulp van de schoten van stand kan veranderen. Wanneer deze schoten de mensen in de omgeving voorstellen, kan het aantrekken of het laten vieren van deze schoten de koers van de zeilboot in bepaalde mate wijzigen. Om te ondersteunen bij dit richting geven wordt hulp verkregen van een partner. Uit ervaring kan ik spreken dat zo'n eerste zeiltocht samen, zowel in figuurlijke als letterlijke zin, niet zonder koerswijzigingen verloopt. Leer een Civiel voorbeeld maar eens wat bak- en stuurboord is. Wanneer deze samenwerking tot een team heeft geleid, zal blijken dat de boot nog sneller naar het doel kan varen.

Toch blijft de koers in grote mate afhankelijk van de heersende wind. Aangezien een zeilboot niet tegen de wind in kan varen, zal de stuurman moeten laveren om het gewenste doel te bereiken. Dit aspect legt meteen de beperking van deze modellering bloot. Indien een zeilboot veel overstag gaat, zal dit op de voortgang maar weinig gevolgen hebben. Indien een persoon in zijn leven vaak en lang laveert, zal de omgeving hem een draaier vinden en zal men hem of haar niet langer serieus nemen. Zo vallen er meerdere kanttekeningen bij deze modellering te plaatsen, maar naar mijn mening hoeven ze de modellering niet te beperken indien de modellering alleen het dagelijks leven betreft. En toevallig betrof het contact tussen u en mij eigenlijk alleen maar op deze basis en wil ik u een verdere modellering van de zeilboot niet onthouden.

Toen ik ging zeilen merkte ik dat het goed was om de omgeving in de gaten te houden. Door op de juiste momenten de juiste acties te ondernemen, was het mogelijk om zo scherp mogelijk te varen en werd het daarmee mogelijk om zo snel mogelijk het gewenste doel te behalen. Tijdens mijn studietijd ben ik gaan inzien dat ook mijn bootje door de omgeving werd beïnvloed. Deze invloeden vulden mijn zeilen waardoor de boot snel vooruit kwam en bolden mijn zeilen tegen waardoor de boot juist afremde. Eén van die invloeden die mijn zeilen veelal gevuld heeft, bent u mijnheer Hengst. Met uw onorthodoxe manier van handelen denk ik dat u mijn bootje totaal gezien geholpen heeft het gewenste doel, deze studie afronden met een flinke portie wereldwijze kennis, te bereiken. Met dit lange verhaal (maar ja, dat is u ook niet vreemd) wilde ik u hiervoor bedanken.

Grappig om te zien, is dat u als oude rot het roer overdraagt en het schip verlaat terwijl ik juist in het stadium zit om een roer op te pakken. U neemt een stapje terug om zo meer vrije tijd te hebben terwijl ik juist het relaxte studentenleventje verlaat en me in het drukke, uitdagende werkleven ga storten. Ik wens u een rustige tijd toe en geniet van uw vrije tijd.

Joep Groot



Sjoerd Hengst wil Schoon Schip maken

“De universiteit was een ontdekking van een andere wereld”

Sjoerd Hengst wil Schoon Schip maken

“De universiteit was een ontdekking van een andere wereld”

Het laatste ‘schooljaar’ voor professor ingenieur Sjoerd Hengst is aangebroken. Twintig jaar was hij het gezicht van de afdeling Scheepsbouw en Scheepvaart (nu Maritieme Techniek) van de Technische Universiteit in Delft. Ooit werkte hij in het bedrijfsleven, maakte bloei en ondergang van RDM bewust mee. Een wereld van verschil met het universitaire bestaan. Toch verwierf hij zich een plek te midden van zijn studenten en collega’s. Hij kan als een van de weinigen tot zijn zeventigste doorgaan, maar omwille van zijn vrouw en omdat ‘er nog andere dingen te doen zijn in het leven’ stopt hij een paar jaar eerder. Een man met een eigen stem en een eigen visie in de maritieme wereld.

Geboortedatum? Nog steeds een reden voor een (groot) feest?

Ik ben van 1935, 6 maart 1935. Ik ben een van de laatsten die het tot zijn zeventigste mag volhouden hier. Dat doe ik niet, want dan krijg ik ruzie met mijn vrouw. Ik ga niet stoken in een huwelijk dat al veertig jaar goed verloopt. Volgend jaar september (2001, red.) neem ik afscheid, dan is het mooi geweest. En m’n verjaardag vieren? Ach, of je bent elke dag jarig of je bent nooit jarig op deze leeftijd. Je moet van elke dag een groot feest maken. Het is leuk dat de kinderen komen, maar niet perse op mijn verjaardag.

Welke plek had u in het gezin als kind?

Ik ben geboren in Leeuwarden. Ik ben een rasechte Fries. M’n vader overleed toen ik een jaar oud was. M’n moeder had mij en moest zelf er voor zorgen dat ze overeind bleef. Ze heeft al die jaren moeten buffelen. Dat betekende dat ik uitbesteed werd aan grootouders, ooms en tantes. Ik heb mijn moeder weinig gezien in mijn jonge jaren.

Bent u iemand die desondanks het meest naar uw moeder aardt? In welk opzicht?

Ik kan daar niet zo veel over zeggen, gezien die ontwikkelingen in mijn jeugd. Ik denk dat ieder mens iets van zichzelf heeft dat hem uniek maakt. Het gaat in het leven niet om de overeenkomsten maar om de verschillen. We willen allemaal anders zijn, allemaal ook op onze eigen manier. Maar als je er voor uitkomt, als je je te veel onderscheidt, zeg maar, dan moet dat er weer meteen uit gemept worden. Dat is een typisch conflict in de Nederlandse samenleving. Ik heb wel iets in mijn genen dat kan verklaren van wie ik er een ben. Wellicht van mijn beide grootvaders. Maar is het echt zo, of denk je dat het zo is, of is het zo omdat je het graag zo zegt of zo zou willen zien?

Welke onderwijzer/leraar vergeet u uw levensdagen niet? Waarom niet?

Dat zijn er velen geweest. Ik ben geen kleuterschool gegaan. Daar wou ik niet naar toe. Ik vind het trouwens nog steeds rampzalig dat kinderen van die leeftijd in een klas gepropt worden. Ik heb juist genoten van mijn vrijheid toen ik op die leeftijd was. Er schieten nu allerlei herinneringen door mijn hoofd. Ik heb de tikken met de lat nog meegemaakt. Dat blijf je altijd bij. M’n onderwijzers en leraren, ze hebben me allemaal een bepaalde kant opgeduwd. Tot op de universiteit toe. Mensen die je over een drempel hebben heen geholpen. Die vroegen: ‘Snap je het wel?’ En het was heel wat als je die vraag met ‘Nee’ durfde te beantwoorden. De oorlogstijd heb ik ook bewust meegemaakt. Ik was bij mij grootouders in Loenen aan de Vecht. Ik heb de bommenwerpers in mei 1940 over zien vlie-

gen. Mijn grootvader, die mij op mijn vierde jaar leerde schaatsen, zei: 'Die gaan Rotterdam bombarderen.' En ik wist niet eens waar Rotterdam lag. In Friesland luchtgevechten en neerstortende en exploderende vliegtuigen. Beelden van afgehakte ledematen. Als ik m'n ogen dichtdoe, dan komen ze zo terug in mijn hoofd. Dat zijn allemaal lessen. Tot en met de TU toe, al die invloeden vormen je. De talen gingen er bij mij net zo makkelijk in als de wiskunde. Soms te makkelijk, en dan word je lui. Ik heb les gehad van de vader van Jan Timman, een fantastische vent. En zo waren er meer Bottema, Koch, Biezeno, Bonebakker. Die vertelden niet alleen over hun vak, maar gaven ook levenslessen. Belangrijk punt was ook dat ik leerde dat er geen vrijheid zonder gebondenheid is. Dat was na een protestactie die we voerden tegen Cals eind jaren vijftig.

Had u liever een andere opleiding gedaan?

Ik heb heel bewust gekozen voor de scheepsbouw. Ik heb ook wel andere studies overwogen: medicijnen en architectuur. Ik heb ook overwogen om naar zee te gaan. Wat de doorslag heeft gegeven is moeilijk te zeggen. De grootvader van mijn moeders kant was een binnenvaartschipper. Vertelde prachtige verhalen over het varen en het leven aan boord. Het schip dat na één nacht vorst vastgevroren lag in Friesland en na twee nachten werd er geschaatst en aan de korte baan wedstrijden meegedaan om het prijzengeld. Een broer van hem was havenmeester en die kwam bij rijkelui in dienst die een eigen helling hadden voor het onderhoud van hun schepen. Dat deed die broer en ik kwam daar wel eens. De schepen hebben me in het bloed gezeten, dat zal het zijn.

Hoe bent u in deze wereld terechtgekomen?

Die studie was bepaald geen sinecure. Er was weinig geld. Ik heb het gehaald door renteloze voorschotten en zelf er bij te gaan werken. Ik heb er ook lang over gedaan. Van 1953 tot en met 1962. Daarvan heb ik er, denk ik, twee-en-half jaar gewerkt. Daar heb ik nooit spijt van gehad. Ik heb in de haven gewerkt als bootwerker. Gevaren als leerling electricien. Ik heb kaas verkocht. Ik heb beton gestort. Vrienden gekregen. Dat is allemaal minstens zo waardevol geweest als de studie zelf. Ik heb er veel geleerd: dat het altijd om mensen gaat. Je kunt de prachtigste dingen bedenken, maar als je de mensen in een organisatie niet mee hebt, dan kun je het wel schudden.

Ik heb na mijn studie nog twee jaar bij de marine gezeten. Ik heb het tot luitenant der zee derde klas der speciale dienst geschopt. Wij zetten er altijd de letters 'ZV' achter. Zonder vooruitzichten. Door de marine ben ik bij RDM terecht gekomen. Daar heb ik twintig jaar gewerkt. De RDM was één van de eerste bedrijven in Nederland die offshore eenheden ging bouwen. Toen een veelzijdig bedrijf dat stelde op hoogwaardig vakmanschap, technische hoogstandjes en hoge kwaliteit. Ik heb er de fusies van Rijn-Schelde en RSV meegemaakt, maar ook de déconfiture. Toen ik er kwam werkten er bijna 6000 mensen en toen ik er weg ging waren er minder dan 1500 over. Naar mijn stellige overtuiging is het bedrijf politiek kapot gemaakt. Onder meer de weigering van exportvergunningen (al in 1968) haalde de continuïteit uit de marine opdrachten en de vatenbouw voor de kernenergie. In 1980 ben ik in Delft benoemd en in 1981 gestart. Eerst deed ik het half om half. Ik draaide 80 tot 100 uur per week. Ik heb er trouwens wel heel lang over na moeten denken of ik het wel zou doen. Ik heb drie maanden lopen piekeren. Het was ook een lange sollicitatieprocedure trouwens. Wel een heel andere wereld hier. Een andere cultuur, een andere opstelling. Het was een zogenaamd democratisch bestuurde universiteit. Ik viel van de ene verbazing in de andere. Het stond naar mijn idee los van de werkelijkheid. Ik heb moeilijke jaren gehad in het begin. Maar van lieverlee ging het beter. Achteraf ook geen spijt van gehad. Een ontdekking van een andere wereld. De naam van de vakgroep 'Werfinrichting en Werfbedrijf' heb ik omgedoopt tot 'Scheepsbouw'. Dat is kort en sluit goed aan bij de doelgroep, de scheepswerven.

Wat vindt u het aantrekkelijkste van uw functie?

De studenten. Het is iedere dag weer een genoegen om met hen op trekken. Hun frisse kijk op de dingen. Daar beleef ik nog steeds heel veel plezier aan. Ik heb ook wat voor elkaar gekregen hier. Dingen die hout snijden. Contacten met het bedrijfsleven. En de studenten er bewust van laten worden hoe de toekomstige werkomgeving er uit ziet. De universiteit heeft de neiging om de wetenschap belangrijker te vinden dan het onderwijs. Maar er moet een balans zijn, de opdracht is fifty-fifty. Op een gegeven moment zijn we toch een beetje na gaan denken. De maatschappelijke relevantie was zo vanzelfsprekend, maar die lag volgens mij helemaal niet zo voor de hand.

Met de verandering van het klimaat is er een door geld-en-tijd gestuurde student ontstaan. En wat is het aan het worden: het behalen van punten daar draait het om. Studie is een puntjescultuur geworden voor de centen. Dezelfde cultuur dreigt te ontstaan bij het onderzoek: puntjes voor de publicaties, de bureaucraat kan tellen en het geld komt. Daarbij komt dat publicaties in de Nederlandse taal niet of veel lager worden 'beloond'. Dat is niet plezierig voor de Nederlandse belastingbetaler die de universiteiten financiert maar er in z'n eigen taal niets van terug ziet.

Met tellen boek je op deze manier geen succes, dat is mijn stellige overtuiging. De boekhouder van een bedrijf zorgt er niet voor dat er nieuwe dingen komen en geld wordt verdiend. Hij kijkt terug met behulp van cijfers die over geld gaan. Maar dat zegt weinig over kwaliteit. Voor oorzaken van misers of slechte prestaties moet naar het werk, de onderliggende bedrijfsprocessen, worden gekeken en die kent de teller niet. Hij heeft een beeld gecreëerd van het verleden.

Vanuit een soort virtuele wereld daalt men af naar de werkelijkheid. Er moeten nog heel wat bruggen geslagen worden naar de realiteit. Wetenschap heeft een dienende functie. Je moet zorgen voor contacten met het werkveld, de scheepsbouw en de binnenvaart, niet te vergeten. Waarnemen, praten, verbazen, denken, veronderstellen en dan onderzoeken is de volgorde. Zo hebben we onderzoeken opgezet. Het project 'Schoon schip' bijvoorbeeld. Het idee van een compleet nieuw concept voor een schip dat voortgestuwd wordt door een brandstofcel in combinatie met accu's en een dieselmotor. Een onderzoeksschip. Een nieuw ontwerp, een nieuwe scheepsvorm, een nieuwe vormgeving. Het doel is minstens 50% lager verbruik aan brandstof en vrijwel geen uitstoot van schadelijke stoffen. Dat vraagt de ontwikkeling van nieuwe kennis en dus wat ment noemt 'fundamenteel onderzoek'. Daarvoor zijn subsidies in Nederlanden, maar de concurrentie is groot. We concurreren met het 'bakkersgist en de zonnecel' in dat soort aanvragen. Er zijn zes bedrijven bij betrokken en vijf onderzoeksinstanties. We hebben nog geen kans gezien om het over de drempel te krijgen. We zijn er mee bezig, maar tot nu toe zonder succes. De milieudoelstelling is uitstekend, de techniek is nieuw. Maar de economie van het verhaal is pas haalbaar als de brandstofcel in massa wordt geproduceerd, net als de dieselmotor, maar dat duurde bijna een halve eeuw, dit gaat vlugger.

Waar heeft u (wel eens) een hekel aan in uw werkzaamheden?

Hekel houd je altijd wel ergens aan. Vooral als ik het niet voor elkaar krijg, dan ga ik door tot het bittere eind. Ik blijf vasthouden aan het doel.

Wat doet u aan sport? Hobby's?

Te weinig tijd om alles te doen. Zeilen. Schaken. Skiën. Lezen. Muziek. Teken en schrijven. Wat lezen betreft ben ik een alleseter. Ik krijg de laatste jaren wel steeds meer interesse in de filosofie. Ik ben een groot liefhebber van Steinbeck. Ik lees z'n boeken weer en ik lees ze daardoor wel op een andere manier. Je gaat anders tegen de dingen aan kijken, bijvoorbeeld in dat boek 'The Log from the Sea of Cortez'. Ik lees graag en er ligt ook elke keer weer wat anders op mijn nachtkastje. Momenteel weer "Rondom de leegte" van Verhoeven. Het gaat er in dat boek om: 'Waarom heeft een

mens behoefte aan mythen?' en 'Waarom acteert de mens zoals hij/zij acteert?' Ik ben ook zeer geïnteresseerd in andere culturen. Oosterse denkwijzen. Je wordt daardoor gedwongen om je eigen denkwijze te relativiseren. En de vraag blijft natuurlijk overeind: 'Is de onze wel de goeie?' Je wordt van dat soort gedachten in eerste instantie niet gelukkiger. Maar het verruimt de geest en dat is toch ook een vorm van geluk, het heeft iets met de vrijheid te maken.

Wat is uw favoriete vakantiebestemming? Wat zoekt u tijdens de vakantie?

Heb ik niet. Waar ik ook naar toe ga, ik zoek er rust en cultuur.

Wat vindt u uw sterkste karaktereigenschap? Waarin schiet u wel eens te kort?

Ik ben nogal pragmatisch ingesteld. En daarnaast heel vasthoudend. Dat laatste kan ook in je nadeel zijn. Sommige mensen kunnen zich ook mateloos aan mij ergeren. Ik kan ook wel eens ongenueanceerd uit de hoek komen. Ik neem geen blad voor de mond. Dat maakt de situatie helder, maar niet iedereen vindt dat prettig. Het moet duidelijk zijn als ik dan bepaalde dingen zeg, dat het mij om de zaak gaat en niet om de persoon. Je probeert iets beter te laten verlopen en dat betekent dat je de mensen er op moet aanspreken. Zo zit ik een beetje in elkaar en de mensen die mij wat langer kennen, begrijpen me meestal steeds beter. Bij de RDM was ik bedrijfsleider nieuwbouw. De manier van werken die we daar hadden, die werd hier niet gegeten. Bij een bedrijf staat er iets op het spel dat een gemeenschappelijke noemer heeft. Bij een universiteit is er een diversiteit aan verschijningsvormen, allerlei specialisaties die ogenschijnlijk weinig met elkaar te maken hebben. Als Technische Universiteit is er natuurlijk ook wel een gemeenschappelijke noemer, maar die ligt op een ander niveau. Iedereen maakt zich sterk voor zijn eigen winkel en zijn eigen vakgebied. Er moet een gemeenschappelijke dragende functie zijn, die ontbreekt er wel eens aan. Het project 'Schoon Schip' is een voorbeeld waarbij de kennis van ECN, TNO, de TU Delft en het bedrijfsleven wordt gebundeld. Onderzoek naar het vergroten van de veiligheid van het transport over water heeft dezelfde invalshoek. 'Multidisciplinair' noemt men dat tegenwoordig. In ons vak is dat een noodzaak om te kunnen verbeteren en vernieuwen.

Wat is het mooiste project waarin uw bedrijf betrokken is/was? Waarom?

Elk project was mooi. Je kunt je beter afvragen: wat is het mooiste van een project? Waar ik erg blij mee ben is het binnenvaartproject. Mateloos belangrijk. Zoeken naar een manier van varen die veilig en schoon is. De waarde ervan wordt wel eens onderschat. De mensen die er van de buitenkant tegenaan kijken, vinden het al gauw vanzelfsprekend. Vergeet niet dat 85 procent van de goederen over zee worden vervoerd. En dat hier in Rotterdam het meeste daarvan ook weer met schepen naar elders wordt getransporteerd. Rotterdam is een pomp. Een economisch knooppunt van formaat. Niet iedereen realiseert zich dat meer. E-business is sterk in opkomst, maar de core business zit wel hier en die moeten we koesteren met z'n allen. We moeten er voor zorgen dat die scheepvaart blijft bestaan door de juiste voorwaarden er voor te blijven scheppen. Een tweede is een scheepsbouwproject dat nu een jaar of vijf loopt. Het gaat er om hoe we het productieproces kunnen robotiseren. Een lastige onderneming. Daar zie je ook de andere kant van wat je met een computer kunt bewerkstelligen. We zien dat het allemaal sneller en betrouwbaarder gaat. De rol van high-tech zal de komende jaren alleen maar toenemen.

Welke film zou u nog een keer willen zien?

Le salaire de la peur. Het loon van de angst. Een film uit de jaren vijftig of zestig. Het gaat over twee

mannen die een lading springstof moeten vervoeren in een vrachtwagen. Geweldig om te zien hoe mensen omgaan met hun angst en hoe bang en spijkerhard ze daarbij zijn. De les die ik er uit geleerd heb is: als je zelf maar diep genoeg in de shit zit, dan zal het je een worst zijn wat er met een ander gebeurt.

Voor welk TV-programma zou u eventueel thuis blijven?

TV, daar blijf ik nooit voor thuis. Het is voor mij het meest kloterige medium dat we met elkaar be-
dacht hebben. Ik vind het armoe, als ik al eens wat zie. Ik stel het elke keer weer vast. Het kan na-
tuurlijk ook aan mij liggen. Het niveau is bedroevend laag. Nou vooruit, hooguit een sportwedstrijd
die ik wel eens uitzie.

Heeft u de radio op een bepaalde voorkeurzender staan? Zo ja, welke?

Klassieke muziek. Mendelssohn, Bach, Beethoven, Vivaldi. Muziek is ook een van de dingen die ik
ga doen, als ik hier stop. Piano leren spelen. Het zal niet eenvoudig zijn, maar ik ben vasthoudend,
zoals ik al zei.

Wat voor auto rijdt u? Bewuste keuze?

Een auto is een vervoermiddel. Als hij je maar niet in de steek laat. Het merk doet er niet zo veel toe
en ook niet hoe hij er uit ziet. Een autoverkoper heeft een hele slechte aan mij. Mij maakt hij niets
wijs.

Wie inspireert u het meest? Waarom?

Dat zijn er velen. Iedereen heeft wel iets dat je ergens toe kan aanzetten. Mijn overbuurman die zijn
koeien in de wei zet. Overal zit inspiratie. De wereld is er vol van. Je hoeft alleen maar om je heen te
kijken. M'n grootste zorg is dat we op mijn vakgebied een omslag in het denken moeten maken. We
moeten af van het denken in regeltjes. We moeten gaan denken in uitdagingen in kwaliteit. Ook de
transportsector moet daar voor open staan. Ze moeten kunnen bedingen dat de goederen met een A-
klasse schip vervoerd worden. Met minder moeten ze geen genoegen nemen. De hele wereld moet
het weten dat zo'n Erica niet voldeed aan de meest normale eisen. Degene die lading aanbiedt moet
eisen dat dat met een superieur schip gebeurt en zo niet dan straffen we dat af. De samenleving, de
overheid, de verschepers, de verzekeringswereld, de banken, de havenautoriteiten moeten het er
over eens zijn: 'Wij willen geen crap.' Je zou het kunnen vergelijken met de Rijksdienst voor het
Wegverkeer. Als een auto niet door de APK heen komt, dan kun je hem laten staan. Ons denken
moet om. Geen risico's. Als een schip niet meer voldoet aan de internationale eisen, dan halen we dat
er uit.

Bent u wel eens ergens bang voor (geweest)?

Wie niet? Maar ik ben niet bang uitgevallen. Ik heb wel eens tussen Engeland en Ierland gevaren, met
ik denk windkracht 11. Er stond geen stukkie zeil meer op. We hadden lijnen uitgezet om de zeilboot
op koers te houden. In het hart van de depressie was het stervenshelder, geen wind maar de zee was
één grote spookmassa. Van de ene golf naar de andere doken we als een speer naar beneden. Een
belevenis. Het is wel zo, naarmate je ouder wordt, word je wel voorzichtiger. Misschien neemt de
angst wel toe met de ouderdom.

Waarvoor kenmerkt zich uw onderneming/instelling in de eerste plaats?

We leveren zeer goed mensen af en doen onderzoek dat maatschappelijk van groot belang is. De samenleving profiteert zichtbaar van het resultaat. De wetenschap is geen doel op zich. Maritieme techniek aan de Technische Universiteit van Delft is internationaal gezien een van de beste opleidingen. We hebben ook een goeie reputatie. Er zijn mensen naar het buitenland gegaan in top-functies op laboratoria. Mensen die hier weggekocht zijn. Daarnaast werken we nauw samen met het MARIN, dat instituut kan zich meten met de drie beste op deze aardkloot. Dat komt allemaal niet tot stand als er geen mensen zijn die de toets der kritiek niet kunnen doorstaan. Dat is de basis. En voor de rest: we draaien op alle fronten goed mee.

Wel eens ergens spijt van gehad m.b.t. uw functie?

Spijt helpt niet. Wat kun je ermee? Als ik me verschrikkelijk vergist heb in iemand of mijzelf en als ik iemand ergens in te kort doe, ja dan wel, maar dat kun je corrigeren. Respect blijven houden voor elkaar, daar draait het om.

Heeft u een "levenskreet"?

Het gaat altijd om mensen. De mensen moeten het doen. De mens is de motor achter de dingen. Met al zijn zwakke en sterke kanten. Goed, we zijn afhankelijk van de zon. Dat is een gegeven. Ik zie de mens echter nog geen wonderen verrichten. Ik heb niets tegen genetische manipulatie, maar ik verwacht er geen wonderen van. Het is net zo iets als lassen. Ze zeggen al tijden: 'Ja, nu weten we 97 procent en die laatste drie dat komt binnenkort' en dat blijven ze volgens mij zeggen. Maar de tijd leert dat de laatste drie procent eigenlijk 97 procent is.

Uw bedrijf/instelling over 100 jaar? Hoe ziet dat er uit?

Er zijn vele visionairs. Maar wat is een visie op een termijn van 100 jaar waard? Een enkeling die toevallig goed gokt wordt mogelijk beroemd. Anderen, met een veel beter verhaal, zijn vergeten. De toekomst laat zich niet voorspellen. Zelfs de Euro lijkt van tijd tot tijd nog onzeker en die moet er in 2002 zijn. Deze universiteit is pas 158 jaar oud. In die jaren is er veel veranderd. Scheepvaart en scheepsbouw beschikken over beschreven kennis van meer dan 5000 jaar. Dat is andere koek. De kennis is niet altijd geregistreerd maar wel doorgegeven. Het zwaar transport van obeliskken in Egypte. Het schip dat in onderdelen werd opgeborgen in een graf voor een farao en na 4000 jaar verblijf in een piramide weer werd samengesteld. Serieproductie, tien eeuwen geleden, van standaard schepen in Venetië. De prachtige 'longships' van de Vikingen. Een paar voorbeelden uit vele. Er zijn boeken vol over geschreven. Maritieme activiteiten zijn van alle tijden. Het transport over water kan altijd beter en vernieuwingen zullen blijven komen. Maritieme Techniek bestaat dus nog over honderd jaar. In Delft? Waarom niet? Meer dan 75 procent van deze aardkloot is bedekt met water en het maritieme transport is de slagader van de economie. Meer dan 85 procent van het transport van goederen gaat over dat water en in de komende 100 jaar zal daar niet veel in veranderen.

Waarin onderscheidt uw onderneming/instelling zich van de anderen op dit gebied?

De TU Delft is de grootste en meest complete universiteit op het gebied van de techniek in Nederland. Een klein land op deze aardbol. Enige bescheidenheid is dus op z'n plaats als we de wereld bezien. In China wonen naar schatting 1,3 miljard mensen. In India meer dan één miljard. Oude be-

schavingen die economische en culturele bergen en dalen hebben gekend over duizenden jaren. Wij zullen in de wereld een plaats moeten bevechten voor onze cultuur en daarmee voor de economie. Dat betekent een eigen identiteit met een open oog voor de ontwikkelingen elders om mee te kunnen in een veranderende wereld om ons heen. Enerzijds op eigen benen staan, op basis van eigen kunnen en cultuur. Anderzijds zoeken naar onze kracht die nooit door anderen wordt geleverd maar uit ons zelf moet komen. Een universiteit als de TU Delft heeft daar een beperkte rol in, maar is wel een instituut dat mee moet werken aan de vernieuwing. En dat houdt veel meer in dan techniek.

Verdient u genoeg?

Gezondheid en geluk zijn niet te koop. De beloning van diensten verlenen en werken bestaat uit veel meer dan geld. Alleen al het kunnen werken met anderen is veel waard. Sommigen zien geld verdienen als de hoofdzaak. Als je dat doet omdat je denkt dat alles te koop is heb je nooit genoeg en ben je in wezen arm. Als mensen in mijn positie gaan klagen is het slecht gesteld in de samenleving. Wat dat betreft heeft mijn moeder mij veel geleerd. Met heel weinig kon ze veel doen. Schoon Schip verdient te worden gerealiseerd. Dat is een klein stukje van de toekomst van het varen met en bouwen van schepen. De verdienste van dat project is geloof in de toekomst, en daar gaat het om.

Tekst en foto
interview 19 mei 2001
door: Jacques Kraaijeveld